8 STRASSENBAHN MAGAZIN



Legendäre Zweiachser
Alles über die Stuttgarter Gartenschauwagen



Jubiläum in Hannover
Nach 125 Jahren Abschied vom Bahnhofsvorplatz

August 2017
€ 8,90
Österreich: € 9,80
Schweiz: sFr. 15,90
NL: € 10,20
LUX: € 10,20

STRASSENBAHN MAGAZIN

▸ Betriebe
▸ Fahrzeuge
▸ Geschichte



Offensive in Berlin

Wie die BVG-Tram den Westteil der Hauptstadt erobern soll

Abschied 1982: Warum Bremerhavens Straßenbahn keine Chance hatte

Die Bösebrücke, besser bekannt als Bornholmer Brücke und die Stadtteile Prenzlauer Berg und Gesundbrunnen verbindend, wird von der Linie M 13 der BVG befahren. Erinnert wird an dieser Stelle an den 9. November 1989, als sich hier der erste Schlagbaum zwischen Ost- und Westberlin öffnete – fast auf den Tag genau 25 Jahre später gelang Bodo Schulz diese Aufnahme

Berliner Visionen

Selbst jüngere Straßenbahnfreunde, die Berlin nicht mehr als geteilte Stadt erlebt haben, wissen bei einem Besuch in der Hauptstadt genau, ob sie sich im West- oder Ostteil der Stadt befinden. In ersterem läuft der schienengebundene ÖPNV vor allem unter der Erde ab, an fast jeder größeren Straßenkreuzung gibt es Abgänge zu U-Bahnhöfen. Auf dem Territorium der ehemaligen Hauptstadt der DDR hingegen rollen fast überall Straßenbahnen: Das Netz ist dicht und der Wagenpark in den letzten Jahren modernisiert worden.

Den „großen Schritt“ in Richtung Westteil der Stadt hat die Straßenbahn auch nach mehr als einem Vierteljahrhundert nach der Wende noch nicht gemacht. Verantwortlich hierfür waren unter anderem mehrfach wechselnde politische Mehrheiten im Senat sowie eine Konzentration auf vermeintliche Prestigeobjekte wie den Hauptbahnhof oder den neuen Flughafen BER. Da machte sich kaum jemand Gedanken um Expansionspläne für die Straßenbahn, doch das soll sich jetzt ändern. Die rot-rot-grüne Berliner Koalitionsregierung plant einen Ausbau in Richtung Westen, über die Ulf Lieberwirth ausführlich berichtet. Und die SPD selbst denkt noch über weitere Linien nach, deren Realisierung noch in den Sternen steht.

Ganz erstaunlich ist, dass die Berliner Verkehrsfachleute durchaus den Mut zu Visionen beweisen, denn selbst eine Straßenbahn nach Tegel ist in Planung. Nein, nicht zum Flughafen, dessen miese ÖPNV-Anbindung ebenso bekannt ist wie die Beliebtheit des Airports beim Publikum, sondern zu einem neu zu bauenden Wohngebiet. Dieses kann allerdings erst realisiert werden, wenn der mittlerweile schon gar nicht mehr so neue Wunderflughafen BER in Schönefeld endlich einmal in Betrieb genommen wird. Wann dies geschehen soll, ist unklarer als je zuvor. Und erst wenn dort gestartet und gelandet werden kann, ist an einen Abbruch von Tegel zu denken. Anschließend soll das Areal Wohnbebauung, Gewerbeansiedlung und „Schnittstellen zur Wissenschaft“ erhalten und eben auch einen Anschluss ans Tramnetz. So bleibt nur zu hoffen, dass möglichst viele der beschriebenen Projekte auch realisiert werden und nicht in der Planungsphase versanden, wie zu oft geschehen.



Martin Weltner
Verantwortlicher Redakteur

Macht der massive Ausbau des Berliner Tramnetzes in den Westteil der Stadt Sinn oder sollte er in kleineren Schritten erfolgen?
Schreiben Sie uns per E-Mail an redaktion@strassenbahn-magazin.de oder gerne auch per Brief (Redaktionsadresse im Impressum, Seite 81)

Inhalt

RUBRIKEN









▶ Geschichte

STRASSENBAHN im Modell



Titelmotiv

Der Berliner Hauptbahnhof ist bereits ans Straßenbahnnetz angechlossen. Hier wartet der 2014 vom Bombardier gebaute Flexity 9017 auf Fahrgäste FREDERIK BUCHLEITNER

Rücktitel

Großer Beliebtheit erfreut sich in Erfurt der Kater-Express: Der 1967 beim VEB Gotha gebaute G4-61 ist einerseits auf festen Touren unterwegs, kann aber auch individuell angemietet werden. Der Gelenkwagen war einst als Tw 214 in Gotha unterwegs und trägt heute die Nummer 190 MICHAEL BEITELSMANN





Blackpools Western-Tram

Eigentlich ist der Straßenbahnbetrieb im britischen Blackpool etwas ganz Normales. Es gibt eine knapp 18 Kilometer lange Strecke, fast immer schön an der Küste entlang, und 16 Flexity 2 von Bombardier pendeln den ganzen Tag auf und ab. Was Blackpool besonders macht, sind andere Fahrzeuge wie die insgesamt 15 doppelstöckigen Balloon Cars und drei besondere „Illuminated Cars“, zwischen 1962 und 2004 durch Umbau entstandene Sonderfahrzeuge mit spezieller Formgebung und Beleuchtung: Da gibt es einen Trawler, eine Fregatte und den hier gezeigten und von Brian Turner im März 2017 abgelichteten Westernzug, der mit der Nummer 733 in den Büchern geführt wird. Ob sich der Fahrer in der gläsernen „Rauchkammer“ der imitierten Dampflok wohl fühlt, fragt man sich zwangsläufig beim Betrachten dieses skurrilen Gefährts.


IT'S
YOUR
TIME
Madame Tussauds
LIMITED STOP TOUR



Dresden: Neue Gleise, Fahrleitungsanlagen und Haltestellen

Gebremste Investitionen an der Elbe

Die DVB investieren in die Erneuerung der Fahrleitungsanlagen auf der Überlandstrecke der Linie 4, die von Weinböhla nach Laubegast führt und mit knapp 29 Streckenkilometern die längste Straßenbahnlinie in der sächsischen Elbemetropole ist RONALD GLEMBOTZKY

In diesem Sommer läuft den Dresdner Verkehrsbetrieben (DVB) bei ihren Erneuerungsvorhaben sprichwörtlich die Zeit davon. Verspätung beim Gleisbau sozusagen, auch wenn es jüngst wieder positive Signale mit Fördermittelzuwendungen gab, sind die ursprünglich aufgestellten Zeitpläne Makulatur. Das Großprojekt zur Stadtbahn 2020 an der Oskarstraße wurde durch einen Baustopp auf unbestimmte Zeit verzögert.

Bei einer durchschnittlichen Nutzungsdauer von 40 Jahren für Straßenbahngleise müssen die DVB auf dem 296 Kilometer messenden Netz jährlich rund sieben Kilometer Gleis austauschen. Diese für eine Aufrechterhaltung einer hohen Streckennetzqualität turnusmäßig nötigen Erneuerungen haben die DVB zuletzt 2013 geschafft. Hatten die DVB 2013 noch etwa 15 Kilometer Gleis ausgetauscht, waren es 2014 noch 5,8 Kilometer und 2015 lediglich noch 4,5 Kilometer. Einen Negativrekord mit nur 2,5 Kilometern sanierter Streckengleise stellten die Verkehrsbetriebe 2016 auf.

Für 2017 vorgesehen und inzwischen auf 2018 vertagt ist die Erneuerung der Bautzner Straße im Abschnitt zwischen Albertplatz und Hoyerswerdaer Straße, hier wurde auf kommunaler Ebene zu lange über den Umgang mit einer angrenzenden Grünanlage gestritten. Beim Stadtbahnprojekt 2020 ruhen die Arbeiten mindestens bis August, Fertigstellung der Trasse vom Wasaplatz zur Tiergartenstraße/ Querallee ist damit nicht vor Sommer 2018.

Schleife statt Dreieck

Eigentlich seit April sollten die Gleise auf der Wehlener Straße erneuert werden und eine neue Haltestelle am künftigen Schulcampus Tolkewitz entstehen. Außerdem ist an der Schlömilchstraße eine neue Gleisschleife anstelle des Gleisdreiecks geplant. Wenn am neuen Schulstandort im Februar 2018 der Schulbetrieb beginnt, soll alles fertig sein. Das wollen alle Beteiligten trotz verspätetem Baustart am 1. Juli noch schaffen.

Keine Probleme gibt es beim Neubau einer Gleisschleife an der Königsbrücker Straße Höhe Abzweig nach Hellerau als Ersatz für die marode Gleisschleife Industriegelände. Der Baubeginn ist am 21. August geplant.

22 Mio. Euro für die DVB

Am 14. August begann der Neubau eines landwärtigen Bahnsteiges an der Haltestelle „Schloss Wackerbarth" der



Die Weichenstraße des früheren Straßenbahnhof Tolkewitz verschwindet derzeit und weicht einer neuen Haltestellenanlage mit Inselbahnsteigen



Das Gleisdreieck Schlömilchstraße wird bis Anfang 2018 zu einer Gleisschleife umgebaut MICHAEL SPERL (2)

Straßenbahnlinie 4 sowie der barrierefreie Umbau der stadtwärtig vorhandenen Zustiegsstelle. Die neuen Bahnsteige erhalten Fahrgastunterstände, Sitzgelegenheiten und elektronischen Anzeigetafeln. Gleichzeitig begann die Erneuerung der Bahnstromanlagen zwischen Radebeul West und Weinböhla auf einer Gesamtlänge von rund 8,7 Kilometern Länge einschließlich der Masten und Fahrleitung. Für beide Maßnahmen erhalten die DVB insgesamt 3,7 Millionen Euro Fördermittelunterstützung durch den Freistaat. Der Freistaat stellt 2017 im Landesinvestitionsprogramm rund 130 Millionen Euro für die Förderung von ÖPNV-Investitionsmaßnahmen zur Verfügung. Rund 22 Millionen Euro erhalten davon die DVB, unter anderem auch für den weiteren Um- und Ausbau des Straßenbahnbetriebshof Dresden-Trachenberge. MSP

Braunschweig

Weitere Traminos kommen bis 2019

■ Die Braunschweiger Verkehrs GmbH beschafft weitere sieben Traminos, das ist das Ergebnis einer im August 2015 gestarteten Ausschreibung des Verkehrsbetriebs. Der entsprechende Vertrag wurde Ende Juni zwischen der Verkehrs-GmbH und dem polnischen Hersteller Solaris unterzeichnet. Der Gesamtbestand an Traminos für die Löwenstadt erhöht sich damit auf 25 Fahrzeuge, mit der Nachbestellung möchte der Betrieb die letzten noch im Einsatz stehenden Hochflurwagen ersetzen. Die Auslieferung der Traminos soll im Laufe des Jahres 2019 abgeschlossen sein. MSP

Frankfurt am Main

Linie 16 wieder nach Offenbach?

■ Der CDU-Kandidat für die Wahl des Oberbürgermeister-Postens in Offenbach am 10. September, Peter Freier, setzt sich in seinem Wahlprogramm dafür ein, die Frankfurter Straßenbahnlinie 16 wieder bis zur Kaiserstraße am Rand der Offenbacher Innenstadt zu verlängern. Ironie der Geschichte: Ausgerechnet die Offenbacher Einzelhändler, die ihre Geschäfte durch die wenigen Gleismeter Straßenbahn in der Fußgängerzone bedroht sahen, hatten sich Anfang der 1990er Jahre für die Einstellung der Straßenbahn stark gemacht. Sie mussten aber erstaunt feststellen, dass ihre Umsätze nach der am 1. Juni 1996 erfolgten Stilllegung stark zurückgingen; für die Bewohner des „grenznahen" Frankfurter Stadtteils Oberrad war es einfach nicht mehr attraktiv genug, zum Einkaufen in die Nachbarstadt zu fahren. Ein großer Teil der Gleise blieb noch zehn Jahre liegen, wurden aber nach ergebnislosen Bemühungen von Frankfurter Seite, den Betrieb wieder aufzunehmen, schließlich entfernt. JÖS

Duisburg

Harkort-Wagen nach Norwegen abgefahren

■ Der historisch wertvolle Wagen 177, der nach seinem Hersteller so genannte „Harkort-Wagen", wurde im Juni von seinem letzten Standort in einer Halle in Wesel per Tieflader nach Dänemark, und von dort weiter per Schiff nach Norwegen transportiert. Bereits 2016 wurde das Unikat an das norwegische Unternehmen Daimex verkauft, das ihn aus Duisburg zunächst nach Wesel transportieren ließ. Nachdem die deutsche Tochter der Firma Daimex in die Insolvenz ging, hat das Mutterunternehmen die Umsetzung veranlasst. Zuvor waren Bemühungen gescheitert, das Fahrzeug in Deutschland zu erhalten. Was aus dem Wagen in Norwegen wird ist unklar. Nach Unternehmensangaben ist eine Erhaltung als Ausstellungsobjekt in einer Konferenzhalle im norwegischen Valdres geplant. Der im Jahr 1926 gebaute Wagen war mit seinem schon

Braunschweig: Zuwachs bekommt die derzeit 18 Wagen umfassende Traminoflotte in der Löwenstadt bis 2019 MICHAEL KOCHEMS



kurz gemeldet

Essen/Mülheim

■ Nach einer längeren Vorbereitungsphase soll es Mitte Juli endlich soweit sein: Mit Unterzeichnung des entsprechenden Vertrages am 14. Juli schließen sich die Essener und Mülheimer Verkehrsbetriebe zu einem Gemeinschaftsunternehmen zusammen. Künftig werden die Namen Essener Verkehrs-AG (EVAG) und die Mülheimer VerkehrsGesellschaft mbH (MVG) im Nahverkehr der Region verschwunden sein. Stattdessen wird dann die „Ruhrbahn" die Verkehrsleistungen auf den Strecken der beiden Vorgänger erbringen. Für diesen Namen hatten sich die beiden Partner 2016 entschieden. MKO

Chemnitz

■ Seit 11. Juni sind die Citylinks mit mehrmonatiger Verspätung auch auf der Linie C15 Chemnitz – Hainichen in Betrieb. Damit können Fahrgäste jetzt auch aus Hainichen, Frankenberg und den benachbarten Stationen umsteigefrei bis in die Chemnitzer City fahren. Die City-Bahn Chemnitz GmbH setzt die Zweisystemfahrzeuge auf der Linie C15 durchgebunden bis zur jüngst eröffneten Haltestelle „Stadlerplatz" ein. Die Umläufe der C13, C14 und C15 werden so miteinander verbunden, dass Citylinks vom Stadlerplatz aus stündlich nach Mittweida, Hainichen und Burgstädt abfahren. MSP

Görlitz

■ Teile des Depots der 1882 eröffneten Görlitzer Pferdebahn werden in den Neubau des 40 Millionen Euro teuren Senckenberg-Forschungsinstituts in Görlitz einbezogen. Die Arbeiten auf dem Areal zwischen der Bahnhofstraße und der Jakobstraße begannen Anfang Juli zunächst mit dem Abbruch bestehender Bebauung. Drei denkmalgeschützte Gebäude bleiben erhalten. So wird im ehemaligen Pferdestall der Pferdebahn die akademische Lehre angesiedelt, dort waren um 1890 die 56 Pferde der Bahn eingestallt. Die Grundsteinlegung ist2018, bis 2021 soll der Komplex vollendet sein. MSP



Wuppertal: Nach einem Vorkommnis Mitte Mai stehen die Züge der „Generation 15" derzeit unter besonderer Beobachtung und fahren in Bögen mit reduzierter Geschwindigkeit von 45 statt 60 km/h



Duisburg: Keine Zukunft in seiner alten Heimat gab es für den über 90-jährigen Harkort-Wagen Tw 177, im Juni ging das Unikat über einen Zwischenhändler nach Norwegen MICHAEL BEITELSMANN (2)

vor Jahrzehnten ausgemusterten Pendant das erste Gelenk-Straßenbahnfahrzeug auf einem Jacobs-Drehgestell. MBE

Wuppertal

Schwebebahn weiter mit Problemen

■ Anfang Juni stoppten die Wuppertaler Stadtwerke (WSW) vorläufig die Auslieferung weiterer neuer Schwebebahnen. Der Grund ist, dass Wagen Nr. 10, einer der neuen Züge der „Generation 15", bei hoher Geschwindigkeit in einer Kurve leicht mit dem Fahrgerüst in Berührung gekommen ist. Der Vorfall ereignete sich bereits am 18. Mai, die WSW informierten darüber jedoch erst am 5. Juni. „Das Gehäuse der Bremshydraulik an einem Drehgestell hat ein paar Beschädigungen aufgewiesen", sagte ein Sprecher. „Der Fahrer hat die Berührung wahrgenommen. Sie war nur sehr leicht und ist von den Fahrgästen gar nicht bemerkt worden." Man habe sofort eine Geschwindigkeitsbegrenzung in den Kurven ausgesprochen. „In Kurven darf statt Tempo 60 nur noch 45 gefahren werden", so der Unternehmenssprecher.

Sofort untersuchten die WSW die gesamte Flotte, sowohl die elf neuen als auch die 15 älteren Wagen aus den 1970er Jahren auf Defekte, ebenso das Gerüst. Beschädigungen konnten nach Aussage des Unternehmens jedoch nicht festgestellt werden. Die technische Aufsichtsbehörde sei sofort über den Vorfall informiert worden. Wagen 10 wird derzeit in der Werkstatt in Wuppertal-Vohwinkel in seine Einzelteile zerlegt. Dabei werden alle Teile neu vermessen.

Der Vorfall kommt zur Unzeit. Bereits in den Osterferien wurde die Inbetriebnahme weiterer Wagen, die im Vossloh-Werk im spanischen Valencia hergestellt werden, gestoppt, um während der mehrwöchigen Sperrung der parallelen Eisenbahnstrecke durch Wuppertal die Betriebsstabilität zu gewährleisten. Während der Inbetriebnahme von neuen Bahnen kommt es immer wieder zu geringfügigen Problemen, die zwar schnell abgestellt werden können, den Betrieb aber stets beeinträchtigen. Während der nordrhein-westfälischen Sommerferien wird die DB-Strecke zwischen Solingen und Wuppertal-Oberbarmen abermals gesperrt – während dieser Zeit sind die Wuppertaler auf eine störungsfrei funktionierende Schwebebahn besonders angewiesen. Weitere Altfahrzeuge werden vorläufig nicht ausgemustert. Die Auslieferung neuer Bahnen wurde bis auf weiteres gestoppt, da der Platz in den beiden Wagenhallen begrenzt ist. Die beiden zuletzt angelieferten Wagen wurden für den Personenverkehr bislang nicht zugelassen. MBE

■ Jena: Zum Tag der offenen Tür am 10. Juni im Betriebshof Burgau der Jenaer Nahverkehrsgesellschaft hatten die Nahverkehrsfreunde Naumburg-Jena e.V. zusammen mit dem Verkehrsbetrieb einen Pendelverkehr mit historischen Fahrzeugen zwischen Burgau und dem Stadtzentrum organisiert, neben dem aus Eisenach stammenden Htw 26 fuhr der Gotha/Reko-Zug mit Tw 101 sowie die Partybahn Tw 666 FREDERIK BUCHLEITNER (3)



Brandenburg

Mehr Förderung für Trams geplant

■ Das Infrastrukturministerium hat im brandenburgischen Landtag Mitte Juni einen Entwurf zur Änderung des Gesetzes für den Öffentlichen Personennahverkehr eingebracht. In der Gesetzesvorlage enthalten sind Mittelzuweisungen, die die Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg beginnend 2017 bis 2019 jährlich mit vier Millionen Euro extra unterstützen sollen. Vorgesehen sind die zusätzlichen Finanzen für die Umsetzung der Barrierefreiheit von Straßenbahnfahrzeugen und an Haltestellen. Nutzern, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, möchte das Land den Zugang zum Nahverkehr erleichtern. Die Zuweisungen für alle Aufgabenträger sollen demnach von 85 Millionen Euro um 3 Million Euro pauschal erhöht werden. Zusätzlich sollen die Aufgabenträger, die Straßenbahnen und O-Busse finanzieren, 9 Millionen Euro verteilt auf drei Jahre erhalten. Die Zustimmung des Landtags vorausgesetzt, stünden diesen Aufgabenträgern von 2017 bis 2019 dann jährlich insgesamt acht Millionen Euro für Investitionen in die Straßenbahninfrastruktur zur Verfügung. MSP

Berlin

Gleisverschlingung neu angelegt

■ Seit 22. Mai gibt es im Berliner Straßenbahnnetz wieder eine Gleisverschlingung. Im Zuge des barrierefreien Ausbaus der Haltestelle Hartlebenstraße an der Strecke Friedrichshagen – Rahnsdorf errichteten die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) im dortigen

Haltestellenbereich einen entsprechenden, rund 200 Meter langen Abschnitt. Eine Fahrsignalanlage sichert den Bereich gegen Zugkollisionen. Aufgrund des begrenzten Straßenquerschnitts mit einem Bahnkörper in Seitenlage des Fürstenwalder Damms war es der BVG nicht möglich, die zuvor vorhandene zweigleisige Strecke mit zwei ausreichend breiten neuen Bahnsteigen zu versehen, so dass sich diese platzoptimierte Lösung ergab. Die zuletzt im Streckennetz vorhandenen Gleisverschlingungen wurden 2016 an der Bösebrücke (Linien M13 und 50) und 2014 in Rummelsburg (Linie 21) durch eingleisige Abschnitte mit Weichenverbindungen ersetzt. CMU



Dessau: Bis Ferienbeginn am 23. Juni fungierte der Düwag-Achtachser 003, ursprünglich aus Duisburg stammend, in Dessau als Verstärkerwagen im Schülerverkehr, der morgens eine Runde auf den Linien 1 und 3 drehte. Dieser Zusatzkurs soll nach den Ferien von einem Bus übernommen werden, der Düwag-Wagen hat dann keine planmäßigen Aufgaben mehr. Am 19. Juni fährt Tw 003 auf Linie 3 vom Bahnhof zum Junkerspark

Erfurt

Fahrgastwachstum – neue Trams benötigt

Die Erfurter Verkehrsbetriebe AG (EVAG) haben 2016 erstmals die Marke von 50 Millionen Fahrgästen übersprungen. Um insgesamt 5,8 Prozent stieg die Nutzung gegenüber 2015 auf rund 51,1 Millionen Fahrgäste, die Linie 2 ist dabei Spitzenreiter mit Zuwächsen von 11 Prozent mehr Fahrgästen im Vergleich 2016 zu 2015. Der Kostendeckungsgrad der EVAG verbesserte sich auf 75 Prozent. Die Ursache des Anstiegs möchte Unternehmenschefin Myriam Berg nicht allein im Bevölkerungswachstum verorten, sondern verweist auf die von der EVAG verfolgte Strategie für die Zukunft des Erfurter Nahverkehrs, so beispielsweise den dichten 10-Minuten-Takt und die beliebte Evag-App zur Ansprache insbesondere der jüngeren Klientel. Ab 2018 soll die App Fahrinfos in Echtzeit darstellen, das Unternehmen arbeitet derzeit an der entsprechenden Weiterentwicklung. Unter dem Titel Mobility-Inside beteiligt sich die EVAG zudem an einer Initiative diverser Nahverkehrsunternehmen, die sich zum Ziel gesetzt hat, in Zukunft bundesweit zu einheitlichen Tarif- und Bezahlsystemen zu gelangen. Auch beim Thema Barrierefreiheit ist die EVAG auf gutem Stand, alle Linienfahrten werden mit Niederflurfahrzeugen erbracht und lediglich vier Straßenbahnhaltestellen sind noch nicht mit entsprechenden Bahnsteigen ausgebaut. Um die Beförderungszuwächse zu bewältigen, plant die EVAG den Kauf von acht 40-Meter-Wagen, die nach ersten Kalkulationen zusammen 22,4 Millionen kosten sollen, pro Fahrzeug also etwa vier Millionen Euro. Während die EVAG in ihrer bisherigen Strategie den Einsatz gekuppelter kurzer Einheiten als Langzüge verfolgte, sollen jetzt erstmals lange Züge „am Stück" beschafft werden. Die Zeit für diese Anschaffung drängt, werden doch spätestens bis zur Bundesgartenschau 2021 die zusätzlichen Bahnen zwingend benötigt. Gegenwärtig reicht die Förderung des Freistaats Thüringen aber nicht für dieses Vorhaben, andererseits ist die Investition von der EVAG allein nicht zu stemmen. Laut Gesetzeslage ist eine Förderung von bis zu 70 Prozent der Investitionssumme möglich, insgesamt stehen aber für den Öffentlichen Personennahverkehr in ganz Thüringen für



Erfurt: Die bisher jüngsten Combino bilden als Doppeltraktion einen 40-Meter-Zug, hier Tw 724+723 am Anger. Künftig soll es in Erfurt auch 40 Meter lange Wagen geben RONALD GLEMBOTZKY



Land Brandenburg: Für den O-Bus Eberswalde und die brandenburgischen Trambetriebe – hier Tw 185 an der Haltestelle Asklepios-Klinik in Brandenburg – soll es nach Plänen des Infrastrukturministeriums mehr Geld geben



Berlin: Im Bereich der Haltestelle Hartlebenstraße im Zuge der Linie 61 sind die Gleise seit dem kürzlich erfolgten barrierefreien Ausbau als Gleisverschlingung angelegt CHRISTIAN MUCH



Leipzig: Seit 6. Juni läuft die Ausbildung des Fahrpersonals auf den XL-Wagen, hier Tw 1002 am 9. Juni in Sommerfeld CHRISTIAN MEINELT

den Doppelhaushalt des Landes jährlich nur knapp 20 Millionen Euro zur Verfügung. Dieses Fördergeld muss sich Erfurt allerdings mit den Betrieben in Gera, Jena und Gotha teilen, die ihrerseits bereits ankündigten, in großem Umfang in den nächsten Jahren Straßenbahnfahrzeuge beschaffen zu wollen. Allein Jena will ab 2022 schrittweise 33 seiner GT6M ersetzen. Das Land hält sich bisher in puncto Straßenbahnförderung sehr zurück, bis Ende 2019 wird nur zweckgebundenes Geld vom Bund weitergereicht.

Am 23. September findet bei der EVAG von 10 bis 16 Uhr ein „Tag der offenen Tür" statt, wozu das Unternehmen herzlich in den Betriebshof Urbicher Kreuz einlädt. Es gibt Rundfahrten mit Cabriofahrzeugen, eine Ausstellung historischer Fahrzeuge auf Schiene und Straße, Havarieübung mit entgleister Straßenbahn und Führungen. Für alle EVAG-Linien gilt an diesem Tag die Einzelfahrt als Tageskarte. MSP

Karlsruhe

Abellio statt AVG

■ Nach der Vergabe an Abellio/Go-Ahead durch die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) im Rahmen der Neuausschreibung der „Stuttgarter Netze" enden Mitte 2019 die Einsätze von AVG-Zweisystem-Stadtbahnwagen auf der Linie S5 bis Bietigheim-Bissingen. Von Montag bis Freitag sind die gelb/roten Stadtbahnen stündlich bis Bietigheim-Bissingen durchgebunden, an Wochenenden zweistündlich. Einzelne Kurse werden ab Pforzheim als S6 bis Bad Wildbad weitergeführt SS

Leipzig

Fahrerausbildung auf Solaris-XL gestartet

■ Sachsens Wirtschaftsminister hat am 2. Juni persönlich den Startschuss für die Ausbildung der Fahrer auf den neuen XL-Trams gegeben. Die Schulung des Personals ist ein weiterer Schritt zur Indienststellung der neuen Bahnen. Nach der Fahrerausbildung und der zum Redaktionsschluss noch ausstehenden Zulassung durch die technische Aufsichtsbehörde kommen die XL schrittweise in den Einsatz. Mit den XL beschaffen die LVB bis 2020 insgesamt 41 neue, moderne Fahrzeuge. Die Bahnen werden die Tatra-Wagen im Linienverkehr ablösen. Die XL sind mit 38 Metern Länge der zweitgrößte Fahrzeugtyp der Verkehrsbetriebe und bieten Platz für bis zu 220 Fahrgäste. Das innovative Lichtkonzept mit durchgehendem Flächenlicht ist in ersten Kundenreaktionen sehr positiv bewertet worden. Es verbessert offensichtlich, wie erhofft, Aufenthaltsqualität und Wohlbefinden. Extra große Panoramafenster ermöglichen ein ungehindertes Sightseeing-Gefühl. Die Lounge am Heck des Fahrzeuges lädt zum Verweilen und Entdecken ein. Die Klimaanlage verbessert Temperatur und Luftqualität. Neue LED-Zielanzeigen bringen stärkere Kontraste und damit eine leichtere Lesbarkeit.

Für die neuen XL brauchen die Personale ein spezielles Training, das unmittelbar nach Pfingsten begann. Neben dem modernen Cockpit mit Computerbildschirmen und digitalen Anzeigen gibt es Neuerungen, die Arbeitsplatzqualität und Sicherheit weiter verbessern. Dazu gehört ein Fahrersitz, der sich automatisch optimal auf Körpergröße und Gewicht einstellen lässt. Zudem gibt es Kameras statt der bisher üblichen Rückspiegel. Damit behalten die Fahrerinnen und Fahrer die Türen und Einstiegssituationen auf der gesamten Zuglänge noch besser im Blick. Wenn die Türen dann verschlossen sind und die Bahn abfahrbereit ist, leuchten außen rote Signalleisten. Die Fahrerausbildung ist Teil des Zulassungsverfahrens. Während der Ausbildung werden im Praxistest weitere Optimierungen und Anpassungen am Fahrzeug durchgeführt, damit dann nach Zulassung ein sicherer und stabiler Einsatz im Fahrgastbetrieb gewährleistet ist. PM/MSP



Noch sind die Zweisystem-Stadtbahnwagen der AVG ein alltäglicherAnblick auf dem Viadukt von Bietigheim, wie hier Tw 845 SVEN SCHÄFER

Industrie

Kiepe Electric

46 Stadtbahnwagen für Üstra Hannover

■ Zusätzlich zu den 100 bereits bestellten und aktuell in Auslieferung befindlichen TW3000 haben die Üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe die zweite Option über nochmals 46 Stadtbahnwagen des Typs TW3000 eingelöst. Die Auslieferung dieser Wagen, die sich an die aktuelle Lieferserie anschließt, soll nach aktueller Planung bis Ende 2019 abgeschlossen sein. Die neuen TW3000 lösen die grünen Stadtbahnwagen TW6000 nach und nach ab. Die Neufahrzeuge sind auf die Bedürfnisse eines zeitgemäßen und nachhaltigen Nahverkehrs ausgerichtet. Spezielle Prall- und Crashelemente sorgen für einen erhöhten Aufprallschutz, innovative Klimatechnik und ein ausgeklügeltes Lichtkonzept sollen hohen Fahrgastkomfort bieten. Die erste Beauftragung über zunächst 50 Stadtbahnwagen fand im April 2011 statt, zwischenzeitlich wurde seitens der Üstra 2013 eine Option über 50 weitere TW3000 eingelöst. Als Konsortialführer zeichnet Kiepe Electric verantwortlich für die Elektrik sowie den ausgebauten Wagenkasten. Die komplette Antriebstechnik und Bordnetzausrüstung des TW3000 stammt von Kiepe Electric, welches als Tochterunternehmen zu Knorr-Bremse gehört. Alstom liefert die Drehgestelle zu, die dank gummigefederter Räder zu verminderten Geräuschemissionen führen. MSP

Siemens

Elf S70 für Phoenix

■ Siemens hat eine Bestellung über elf Stadtbahnen S70 aus Phoenix (Arizona) erhalten. Wie der Konzern mitteilt, umfasst der Auftrag der Phoenix Valley Metro Rail auch eine Option über 67 weitere Fahrzeuge. Die neuen Fahrzeuge bieten einen geräumigen Innenraum, energieeffiziente LED-Beleuchtung und leistungsstarke Klimaanlagen. Nach Angaben des Schienenfahrzeugherstellers werden die Straßenbahnen im Werk Sacramento (Kalifornien) hergestellt.

Mit Phoenix habe bereits die 18. Stadt in Nordamerika Bahnen dieses Typs geordert. Der Website des Betreibers ist darüber hinaus zu entnehmen, dass der amerikanische Hersteller Brookville Equipment ebenfalls einen Auftrag erhalten wird. Er soll sechs batteriegetriebene, oberleitungsunabhän-



gige Triebwagen über einen Zeitraum von drei Jahren liefern.

Die Fahrzeuge dienen sowohl für die Verlängerung einer bestehenden Linie und für den weiteren, geplanten Ausbau der so genannten Gilbert Road Extension (2019) und weiterer Vorhaben bis 2026. Die Straßenbahn soll 2020 starten. FBT

Ausland

Schweiz: Neuchâtel/St. Gallen

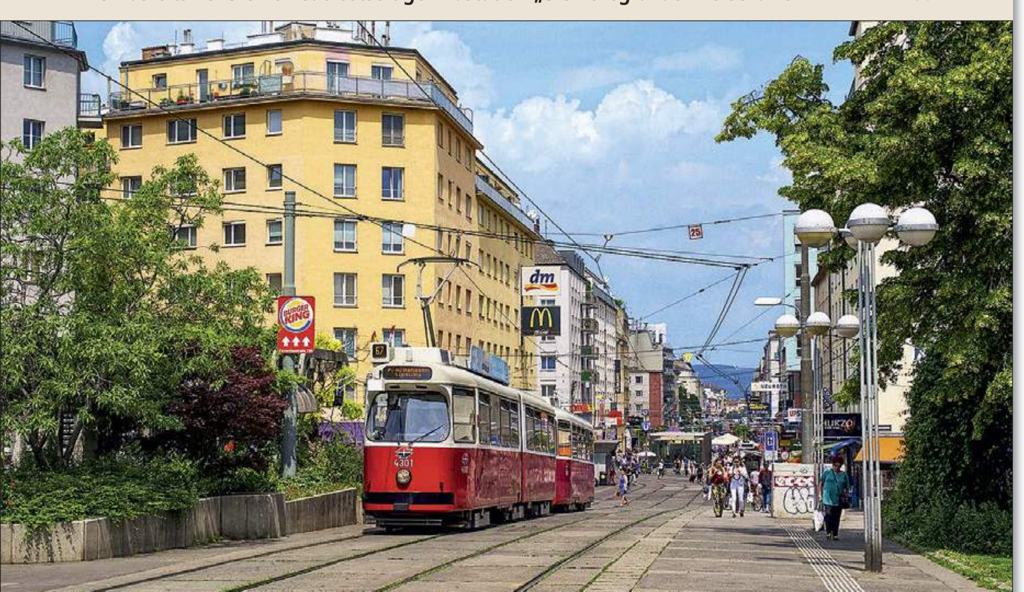
Fuhrparkerneuerung/ Fahrzeugumsetzungen

■ Nach dreijährigen Verhandlungen zur Finanzierung ist es fix, das Verkehrsunternehmen Transports Publics Neuchâtelois SA (transN) erneuert den Fuhrpark der Überlandtram Neuchâtel (Neuenburg) Place Pury – Boudry und erwirbt dafür von den Appenzeller Bahnen (AB) die derzeit auf der Trogenerbahn eingesetzten fünf Gelenktriebwagen. Damit ersetzen die transN die 1981/88 beschafften sechs Trieb- und vier Steuerwagen des Typs „Tram 2000“.

Durch das Zustandekommen des Verkaufs der 2004/08 von Stadler/ Bombardier gebauten Triebwagen Be 4/8 31–35 konnte die AB bei Stadler Rail die Bestellung neuer Triebwagen für die Durchmesserlinie Trogen – St. Gallen – Appenzell von sieben auf elf Tango erhöhen. Die sechsteiligen und 52 Meter langen Zweirichtungs-Triebwagen (ABe 8/12) werden mit Komfortelementen einer Eisenbahn ausgestattet, etwa einem 1. Klasse-Abteil. Damit verfügen die AB künftig über eine einheitliche Flotte für die Durchmesserlinie, die transN kommen im Gegenzug günstig zu barrierefreien Fahrzeugen. Heute pendelt die Trogenerbahn mit tramähnlichen Triebwagen zwischen Trogen und St. Gallen, wo sie als Tram durch die Innenstadt fährt und

Kiepe Electric/Knorr-Bremse: Die hannoveraner TW3000-Flotte erhält weiteren Zuwachs, die ÜSTRA hat eine Option über weitere 46 Stadtbahnen eingelöst die bis 2019 in Dienst gestellt werden sollen
KIEPE ELECTRIC/DIETER LARASS

■ Wien: Nur noch wenige Wochen steuern die Wagen der Linie 67 die provisorische Endhaltestelle Per-Albin-Hansson-Siedlung an, nachdem bereits im Frühjahr 2014 der Abschnitt nach Oberlaa aufgelassen wurde. Danach nimmt am 2. September die verlängerte U-Bahnlinie U1 den Betrieb auf und ersetzt die Straßenbahn. Das Ausbauprogramm für Tram+Bus „Öffi-Paket 2020D“ könnte der Linie 67 bereits 2019 eine neue ostseitige Endstation „Siemensgründe“ verschaffen FREDERIK BUCHLEITNER





Die Triebwagen der Trogenerbahn übersiedeln von der Ost- in die Westschweiz, hier überquert Wagen 33 in St. Gallen den Bahnhofplatz kurz vor Erreichen der Endstation am Nebenbahnhof



Museumstram Mariazell: Am 11. Juni kreuzen am Bahnhof Mariazell der K-Triebwagen 2362 (ex Wien) und eine mit der Lok 11 „Hellbrunn“ (ex Salzburg) bespannte Dampftramway-Garnitur ROBERT SCHREMPF (2)

am Bahnhof neben den Zahnradbahn-Triebzügen aus Appenzell endet. Mit der Verknüpfung beider Bahnen zu einer Stadt-Regio-Tram bekommen auch die Appenzeller ab Oktober 2018 eine umsteigefreie Verbindung in die Innenstadt von St. Gallen. Im Juli 2017 feierten die AB den Tunneldurchstich des bedeutendsten Teilprojekts, eines 705 Meter langen Tunnels mit 80 Promille Maximalsteigung. Dieser ersetzt künftig die 940 Meter lange Zahnradstrecke in der Ruckhalde. ROS

Österreich: Mariazell

„Elektrischer“ Betrieb auf Museumstramway

■ Im steirischen Wallfahrtsort Mariazell befindet sich eines der größten Straßenbahn- und Lokalbahn-Museen mit rund einhundert größtenteils originalgetreu und betriebsbereit restaurierten Fahrzeugen. Auf einer extra errichteten Museumstramway, die seit 1985 den Bahnhof Mariazell mit dem Erlaufsee verbindet, kommen in den Sommermonaten Dampftramway-Garnituren zum Einsatz. Nur ein kurzer Abschnitt war für Vorführfahrten mit Fahrleitung versehen. Im August 2015 wurde die Museumstramway vom Bahnhof Richtung Stadtzentrum verlängert. Die 1,5 Kilometer lange Neubaustrecke ist mit Ausrüstungsbestandteilen, die zusammen mit den originalgetreu restaurierten Fahrzeugen ein gänzlich historisches Ensemble bilden, elektrifiziert. Nach bislang anlassbezogenen Fahrten verkehren in der Fahrsaison 2017 erstmals regelmäßig „elektrische“ Triebwagen auf diesem Abschnitt (Linie B). Diese kommen vormittags zusätzlich zu den Dampftramwayzügen zum Einsatz, die im Stundentakt der auf der Gesamtstrecke (Linie E) fahren. Mittelfristig sind die Elektrifizierung der Gesamtstrecke und die Verlängerung ins Stadtzentrum vorgesehen, hierfür bedarf es zunächst noch der Zuweisung weiterer Fördergelder und Spenden. ROS

Schweden: Stockholm

Neues von der Tram – Urbos AXL im Einsatz

■ Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 7 (Djurgårdslinie oder Spårväg City) von der temporären Endhaltestelle Kungsträdsgården (zurückgezogen von Sergels torg) zum Hauptbahnhof wird 2018 eröffnet. Die Linie fährt jetzt außer mit den sechs Bombardier Flexity Classic (Bezeichnung in Stockholm A34) auch mit neuen dreiteiligen Urbos AXL von CAF (Typ A35). Auf der Linie 12 (Nockebybanan) sind unverändert Bombardier Flexity Swift (Typ A32) unterwegs.

Die Linie 22 (Tvärbanan) fährt mit den bisherigen Bombardier Flexity Swift (Typ A32) in Doppeltraktion und mit dreiteiligen Urbos AXL in Doppeltraktion. Wegen der Umrüstung der Signalanlagen ist die Strecke zwischen Alvik und Sickla Udde seit dem 22. März komplett außer Betrieb. Die 700 Meter lange Verlängerung nach Sickla station mit direkter Umsteigemöglichkeit zur Saltsjöbanan soll im September zeitgleich mit der Wiedereröffnung der Strecke zwischen Alvik und Sickla Udde in Betrieb gehen. Der geplante Umbau der Saltsjöbanan zu einer Schnellstraßenbahn ist nicht mehr vorgesehen. Die Linie 22 wird eine acht Kilometer lange Zweigstrecke bekommen, die nördlich der Haltestelle Norra Ulvsunda von der Bestandsstrecke abzweigt. Sie führt am Flughafen Bromma und dem U-Bahnhof Rissne vorbei, erschließt den Ortsteil Ursvik, passiert den U-Bahnhof Kista und endet am S-Bahnhof Helenelund. Im Jahr 2021 soll die Strecke bis Ursvik eröffnet werden, 2023 bis Helenelund.

Die Linie 21 (Lidingöbanan) ist komplett modernisiert und hat einige weitere zweigleisige Abschnitte erhalten, die aber für eine Taktverdichtung nicht ausreichen. Diese wäre nötig, denn die Linie ist nach der Modernisierung sehr gut frequentiert. Sie fährt mit fünfteiligen Niederflurwagen Urbos AXL von CAF (A36) und es gibt Überlegungen, zur Erweiterung der Kapazität mit Doppeltraktionen aus kurzen Urbos AXL (A35) zu fahren. An der Haltestelle AGA ist ein großer Betriebshof entstanden, der in seiner vollen Kapazität erst etwa 2021 benötigt wird, wenn die Verbindung der Linie 21 von Ropsten nach Djurgårdsbron (Linie 7) in Betrieb geht. Das Verkehrsmuseum, bislang im abzureißenden Depot Söderhallen untergebracht und jetzt temporär im Straßenbahndepot Bromma beheimatet, wird 2019 in das ehemalige Gaswerk Hjorthagen nahe Ropsten ziehen. Bahnfreunde hoffen auf einen Gleisanschluss zur Neubaustrecke von Ropsten nach Djurgårdsbron, um einige historische Fahrzeuge im Fahrbetrieb erleben zu können. BEKUS

Stockholm: Urbos AXL fahren bei der SL auch in Doppeltraktion, hier auf der Tvärbanan nahe der Haltestelle Solna Business Park BERNHARD KUSSMAGK



Türkei: İzmit

Neue Tram jetzt in Betrieb

■ Am 17. Juni ging in der türkischen Stadt İzmit die erste, normalspurige, sieben Kilometer lange Straßenbahnlinie mit 11 Haltestellen zwischen Seka Park im Westen und Otogar im Osten quer durch die Innenstadt in Betrieb. Die Stadt liegt am Golf von İzmit, dem östlichen Teil des Marmarameeres, etwa 100 Kilometer östlich von İstanbul, und hat knapp 300.000 Einwohner. Eingesetzt werden ein Dutzend Fahrzeuge des Herstellers Durmazlar mit der Bezeichnung „Panorama“, die 33 Meter lang und 2,65 Meter breit sind. Innerhalb der vergangenen acht Jahre wurden einschließlich der Straßenbahn İzmit sechs Trambetriebe in der Türkei neu eröffnet. BEKUS

Estland: Tallinn

Erweiterung des Streckennetzes

■ Im einzigen europäischen Straßenbahnbetrieb mit 1067 Millimetern Spurweite ist die Strecke nach Kopli westlich des Hauptbahnhofs wegen vollständiger Rekonstruktion außer Betrieb. Die Linie 2 endet an einer provisorischen Wendeschleife Balti jaam, etwa 200 Meter östlich der bisherigen Haltestelle in der Nähe des Hauptbahnhofs. Die Linie 1 ist gegenwärtig eingestellt, die übrigen Linien 3 und 4 fahren regulär. Auf der Strecke zum Balti jaam entstand zwischen den Haltestellen Linnahall und Mere puiestee

eine neue Haltestelle Kanuti, die einen weiteren guten Zugang zur Altstadt bietet. Am 1. September wird die Strecke nach Kopli wieder in Betrieb genommen, damit ist dann das gesamte Streckennetz nach der Wiedererlangung der Unabhängigkeit Estlands runderneuert. An diesem Tag wird auch eine Neubaustrecke mit zwei Haltestellen zum Lennujaam (Flughafen) eröffnet, die eine Verlängerung der am 19. Oktober 2015 eingeweihten Strecke zur Endhaltestelle Ülemiste jaam darstellt. Die Linie 4 wird von Tondi kommend bis hierher fahren. An das neue Flughafenterminal anschließend entsteht derzeit ein weiteres Gebäude, an dem die Straßenbahn künftig unmittelbar und überdacht halten kann. Die Straßenbahn erschließt außerdem ein ausgedehntes Einkaufszentrum. Mittelfristig ist eine Neubaustrecke zum Fährterminal geplant, es soll dann eine neue Linie 5 geben, die von dort aus zum Flughafen fahren soll. Die neuen Urbos AXL von CAF fahren auf den Linien 3 und 4, teilweise sind hier auch noch Tatrawagen Typ KT4 unterwegs, die nach und nach einen neuen Anstrich in Anlehnung an die CAF-Niederflurwagen erhalten. Die Linie 2 wird komplett mit KT4 bedient. Im Bestand sind noch 12 KT6 (KT4 mit Niederflurmittelteil), die die tschechische Firma Ekova Electric gegenwärtig technisch überholt und dabei stärkere Motoren einbaut. BEKUS



Italien/Triest: Die Straßenbahn Triest – Opicina soll Unesco-Welterbe werden, jedenfalls wenn es nach dem Chef der Verkehrsbetriebe Trieste Trasporti (TT), Pier Giorgio Luccarini, geht. Unterstützung für diese Idee erhielt er vom Triester Stadtrat. Die gut fünf Kilometer lange meterspurige Bahn weist ein Steilstreckenabschnitt auf, den die Wagen mittels einer Standseilbahn überwinden. Dazu wird den rustikal anmutenden Straßenbahnwagen der Baujahre 1935/1942 ein Seilbahnwagen auf der Talseite beigestellt. Derzeit steht der erst im Juli 2014 feierlich wiedereröffnete Betrieb nach einem tragischen Unfall im August 2016 still, ein neuerliches Inbetriebnahmedatum war bei Redaktionsschluss nicht bekannt PAUL GREGOR LIEBHART

Finnland: Helsinki

Neubaustrecken und weitere Artics

Neben den beiden sehr langen Neubaustrecken in die Vororte Espoo, deren Bau begonnen hat, und nach Kartano, deren Bau bevorsteht, wird auch das innerstädtische Straßenbahnnetz weiterhin ergänzt. Jüngst konnten die Linien 6T und 9 verlängert werden, sie enden an der Haltestelle Länsiterminaali T2 in einer neuen Schleife unmittelbar an einem neu errichteten Fährterminal. Die Neubaustrecke nach Saukonpaasi, Endhaltestelle der Linie 8, geht im Spätsommer in Betrieb. Es handelt sich um eine Strecke längs der Välimerenkatu, die von den Linien 6T und 9 bei der Haltestelle Huutokonttori abzweigt. Zwei weitere Neubaustrecken südwestlich der Innenstadt befinden sich in einem fortgeschrittenen Projektstadium. Neben den für die Vorortstrecken vorgesehenen neuen Fahrzeugen hat der Verkehrsbetrieb auch die Bestellung für das Stadtnetz von 40 auf 60 Škoda ForCity Smart Artic aufgestockt, die bis 2019 geliefert werden sollen. Alle 40 Variobahnen der Baujahre 1998 bis 2004 sollen verschrottet werden, sofern der Betrieb keinen Käufer findet.

Sie waren von Anfang an wegen ihrer technischen Störanfälligkeit wenig beliebt, auch sind sie den klimatischen Bedingungen mit harten Wintern kaum gewachsen. Dafür erhalten die sechs- und achtachsigen, bewährten Valmet-Gelenkwagen (Baujahre ab 1973) eine Frischzellenkur. BEKUS

China: Zhuhai

Beginn des regulären Straßenbahnbetriebs

Am 13. Juni eröffnete in Zhuhai die erste in Ost-West-Richtung verlaufende, 8,9 Kilometer lange Straßenbahnlinie 1 mit 14 Haltestellen zwischen Haitian Garden und Shangchong. Eine zweite, 10,2 Kilometer lange Linie in Nord-Süd-Richtung, die unter anderem das Zentrum und den Hauptbahnhof erschließt, soll noch im laufenden Jahr in Betrieb gehen. Ihre Endhaltestelle am Hauptbahnhof wird nur wenige Meter von der Übergangsstelle nach Macau entfernt liegen. Zur Komplettierung des normalspurig ausgeführten Netzes ist eine dritte Linie in Planung. Technische Probleme mit dem neuartigen Stromschienensystem TramWave verhinderten die eigentlich bereits für August 2015 vorgesehene Eröffnung. Die fünfteiligen Sirios von AnsaldoBreda hatten am 7. November 2014 erstmalig Probefahrten unternommen, zehn Sirios sind bislang geliefert worden. Die Stadt hatte sich wegen der sehr häufig auftretenden Taifune bewusst für ein oberleitungsfreies System entschieden. Nur zwischen der Endhaltestelle Shangchong und dem Betriebshof und in ihm sind Oberleitungen vorhanden. BEKUS



Tallinn: Begegnung eines KT4 im Neulack und eines CAF-Niederflurwagens an der Haltestelle Hobujaama BERNHARD KUSSMAGK



Helsinki: Škoda ForCity Smart Artic auf der Neubaustrecke am neuen Länsiterminaali T2, weitere dieser Wagen sind bestellt BERNHARD KUSSMAGK

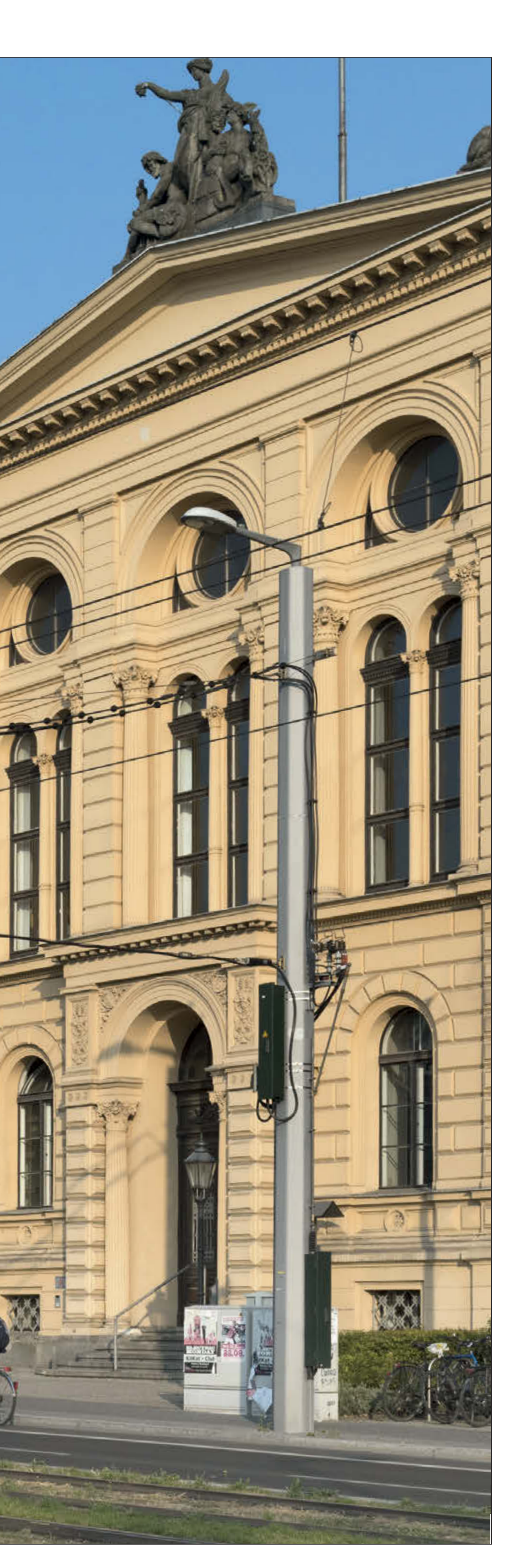
Offensive Richtung



Schon bald soll die Straßenbahn im Westteil Berlins wieder zum alltäglichen Anblick gehören: Am 4. September 2015 hatte eine modernisierte KT4D-Doppeleinheit als Linie M 5 die Haltestelle am Hauptbahnhof auf dem Weg in Richtung Osten verlassen BODO SCHULZ

Westen

Die Tram-Ausbaupläne der Berliner Verkehrsbetriebe ■ Als die Berliner Mauer fiel, blieb Berlin in vieler Hinsicht eine geteilte Stadt. Deutlich wurde dies auch in der Entwicklung des Nahverkehrs. Während im Westen der U-Bahnbau voran getrieben wurde, setzte man im Osten auf die Straßenbahn. Große Pläne, diese nun auch im Westteil wieder zu etablieren, blieben in Ansätzen stecken. Das soll sich radikal ändern …



Der 2. Oktober 1967 war ein windiger, schauergespickter Montag in der „Frontstadt“ Berlin. Zum letzten Mal setzte sich ein Westberliner Straßenbahnzug im Linieneinsatz in Bewegung, die 55 von Hakenfelde zum Bahnhof Zoo. Tausende säumten die Straßen, quasi in Volksfeststimmung, die meisten erfreut darüber, das scheinbar aus der Zeit gefallene Verkehrsmittel in Kürze los zu sein. Wenige fragten skeptisch: Ob uns das nicht irgendwann Leid tut? Sie sollten Recht behalten.

Im Westen aus dem Stadtbild verbannt

28 Jahre dauerte es, bis am 14. Oktober 1995 wieder eine Straßenbahn auf dem Territorium des einstigen Berliner Westens fuhr. Die damalige 23 verlängerte man von der Björnsonstraße im Prenzl‘berg zum Louise-Schröder-Platz auf dem Wedding. Am 25. Oktober 1997 ging es sogar zum Virchow-Klinikum.

In den Jahren zuvor wurde der Westen Berlins zur autogerechten Stadt umgestaltet. Dank Berlinhilfe aus der alten BRD stampfte man unzählige Kilometer U-Bahn aus dem Boden. Wo die U-Bahn nicht hinkam, fuhr der Bus. Wenn er fuhr. Berliner Busse pflegen häufiger im Stau zu stehen, als zu fahren.

Trendwende im Osten um 1975

Auch im Osten Berlins, der Hauptstadt der DDR war die Straßenbahn lange Auslaufmodell. Bis 1975 wurden ebenfalls etliche Trassen stillgelegt. Das betraf zumeist Strecken, die durch Mauerbau von ihrer Weiterführung in den westlichen Bezirken abgeschnitten waren, so im Bereich Leipziger Straße und Alt-Treptow. Auch die Linien über den Alexanderplatz fielen der sozialistischen Neubebauung zum Opfer. Eine Trendwende trat 1975 ein, als der Straßenbahnverkehr zwischen Bahnhof Lichtenberg und Alt-Friedrichsfelde endete. Gründe dafür waren der Neubau der Lichtenberger Brücke über das Bahnhofsgelände und die Verlängerung der U-Bahn zum Tierpark. Diese Trasse wurde durch die Neubaustrecke Herzbergstraße – Rhinstraße – Tierpark ersetzt.

Zu diesem Zeitpunkt erkannte man, dass der Ausbau der Straßenbahn in Berlin (Ost) der einzig gangbare Weg war, den ÖPNV weiterhin aufrecht zu erhalten. Das O-Bus-Netz war bereits im Januar 1973 stillgelegt

Auf der Oberbaumbrücke liegen bereits Tramgleise. Wann jedoch die Züge der M10 und M13 darüber rollen werden, steht in den Sternen ALLE AUFNAHMEN, WENN NICHT ANDERS ANGEBEN: ULF LIEBERWIRTH



worden. Das System Dieselbus stieß durch die Rohölknappheit in der DDR an seine Grenzen. Für den Ausbau des U-Bahn-Netzes mangelte es an Baukapazität und technischem Know-How. Erst in den späten 1980er-Jahren wurde mit der Trasse Tierpark – Hönow ein Neubauabschnitt errichtet, allerdings weitgehend oberirdisch! Blieben S-Bahn und Straßenbahn. Das S-Bahn-Netz war zu grobmaschig, so wurden die Plattenbaugebiete Marzahn, Hellersdorf und Neu-Hohenschönhausen mit einigen 100.000 Einwohnern durch moderne Straßenbahnstrecken erschlossen.

Trameuphorie im Westen verflog rasch

Bald nach dem Mauerfall am 9. November 1989 und der folgenden Vereinigung beider Stadthälften wurde zahlreiche Tram-Pläne in den Westbezirken geschmiedet. Der damalige Senat unter dem regierenden Bürgermeister Walter Momper aus SPD und Grünen stand dem natürlich sehr aufgeschlossen gegenüber. Allerdings wurde er bei den ersten Gesamtberliner Wahlen abgewählt. Regierender war nun wieder Eberhard Diepgen, der bis 2001 einem CDU-SPD-Senat vorstand. Diese Regierung enthielt sehr viel alte West-CDU, die die Straßenbahnpläne eher skeptisch sah. Unter diesen Umständen war es ein kleines Wunder, dass die eingangs erwähnte Trasse im Wedding entstand. Diepgen wurde im Juni 2001 durch den SPD-Politiker Wowereit abgelöst. Dennoch tat sich in puncto Straßenbahnbau im Westen wenig. Quasi als Geste guten Willens wurden bei Straßensanierungen schon einmal Tramgleise eingebaut, so 1994 auf der Oberbaumbrücke oder Mitte der 90er-Jahre in der Leipziger Straße. Bei der Sanierung der verlängerten Massantebrücke über Teltowkanal und Stadtautobahn im Süden Neuköllns wurde ein Streifen für künftige Tramgleise zum U-Bahnhof Zwickauer Damm frei gehalten. Die 2006 in Betrieb gegangene Strecke zum Nordbahnhof berührt im Bereich Bernauer Straße den einstigen Westbezirk Wedding. Im Osten wurde der Alex wieder mit der Straßenbahn (Dezember 1998) erschlossen und eine neue Trasse in den Wissenschafts- und Wirtschaftsstandort Adlershof (September 2011) eröffnet. Der nächste Streckenabschnitt im einstigen Westteil wurde erst im Dezember 2014 mit einigen Jahren Verspätung eröffnet. Die Linie M5 fuhr nun zum Hauptbahnhof und zur Lüneburger Straße. Pikanterweise war da der langjährige regierende Bürgermeister Wowereit seit zwei Wochen von Michael Müller abgelöst worden.



Neue Projekte zum Straßenbahnausbau in Berlin

Koalitionsvertrag des neuen Berliner Senats

Geplante Netzerweiterung:	64,8 km
Geplante Eröffnung bis 2021:	7,5 km
Baubeginn bis 2021:	24,3 km
Planungsbeginn bis 2021:.	33 km
Geschätzte Investitionssumme	992 Mio. €
Benötigte Zugzahl heute:	254
Benötigte Zugzahl zukünftig:	mind. 335

Geplante Strecken

- Marktstraße – Bf. Ostkreuz – Wühlischplatz
- Hauptbahnhof (Lesser-Ury-Weg) – U-Bf. Turmstraße
- Adlershof, Karl-Ziegler-Straße – S-Bf. Schöneweide
- Mahlsdorf, Hultschiner Damm/Rahnsdorfer Str. – S-Bf. Mahlsdorf
- Alexanderplatz – Kulturforum – Kleistpark – Rathaus Steglitz
- U-Bf.Turmstraße – Mierendorffplatz
- S+U-Bf. Warschauer Str. – Hermannplatz
- Erschließung Wohngebiet Blankenburger Pflasterweg:
- Heinersdorf – Bf. Blankenburg – Pasewalker Str
- Weißensee, Pasedagplatz – Heinersdorf – Pankower Tor – S+U-Bf. Pankow
- S-Bf. Schöneweide – Sonnenallee – Hermannplatz – Potsdamer Platz
- Potsdamer Platz – Wittenbergplatz/ Bf. Zoologischer Garten
- Mierendorffplatz – S-Bf. Jungfernheide – Tegel
- Pankow- Wollankstr. – Turmstr. – Miereendorfplatz – Luisenplatz
- Alexanderplatz – Spittelmarkt – U-Bf.Hallesches Tor. – U-Bf. Mehringdamm
- Johannisthal – U-Bf. Zwickauer Damm



Holtei-/Ecke Wühlischstraße: Hier bindet die Trasse vom Bf. Ostkreuz künftig in die alte Trasse ein

Nach Wowereit kommt Bewegung in die Sache

Der war bis dato Senator für Bauen und Verkehr und hatte sich in puncto Straßenbahnausbau nicht wirklich mit Ruhm bekleckert. Interessanter war da ein anderer Name. Andreas Geisel beerbte Müller im Verkehrsressort. Zuvor war Geisel Bezirksbürgermeister von Lichtenberg, dieser Bezirk ist Hotspot und Drehscheibe des drittgrößten Tramnetzes der Welt, und zudem ist Geisel erklärter Trambekenner!



Bereits kurz nach Amtsübernahme bekräftigte er, dass er nun verstärkt Straßenbahnprojekte im Westen angehen will. Al-

Der Berliner Hauptbahnhof ist bislang per Straßenbahn nur aus Richtung Osten zu erreichen. Das soll sich ändern, wenn die von der Berliner Koalition beschlossenen Ausbaupläne umgesetzt werden FREDERIK BUCHLEITNER

lerdings immer unter Störfeuer vom Koalitionspartner CDU, der wiedermal auf U-Bahn-Projekte wie ins Märkische Viertel oder gar zum Großflughafen BER setzte. Zwischenzeitlich legte die Berliner SPD ein Strategiepapier zum Ausbau des Tramnetzes bis 2030 vor, welches weit über bisherige Senatspläne hinausging.

Signale auf Grün! Oder?

Im September 2016 wurde in Berlin ein neuer Senat gewählt, der nun aus SPD, Grünen und Linkspartei besteht. Nun sollte für die Straßenbahnbefürworter Berlins eigentlich alles gut werden.

Alle drei Parteien bekennen sich eindeutig zum Straßenbahnausbau und holten damit auch die Stimmen der Berliner. Abgesehen von AfD und teilweise der FDP befürworteten alle Parteien einen Straßenbahnausbau. Der Teufel steckt im Detail, sprich in den künftigen Personalien. Andreas Geisel wurde auf den Posten des Innensenators „weggelobt“. Dem Nachfolger des glücklosen Frank Henkel (CDU) flogen die furchtbaren Ereignisse vom Breitscheidplatz am 19. Dezember 2016 um die Ohren! Um den Tramausbau kann der Mann sich demnächst wohl nicht kümmern. Das soll an seiner Stelle künftig die Parteilose Regine Günther stemmen. Sie wurde Senatorin für Umwelt und Verkehr (von nun an ohne Bauen). Die aus Kaiserslautern stammende Politikerin wird mehr den Schwerpunkt Umwelt betreuen. In ihrer Heimatstadt wurde die Straßenbahn bereits 1935, lange bevor sie das Licht der Welt erblickte, eingestellt. 1985 läutete dort auch die Sterbeglocke für den O-Bus, ausgerechnet befürwortet von SPD und Grünen gegen die CDU! Künftig entscheidender Mann ist

Heinersdorf, Rothenbachstraße: Mit der Beschaulichkeit hier ist es vielleicht bald zu Ende, wenn sich hier die Tramstrecken aus Pankow, Blankenburg und Weißensee treffen



Verkehrsstaatssekretär Jens-Holger Kirchner, einst Baustadtrat von den Grünen in Pankow.

Ambitionierte Ziele im Koalitionsvertrag

Wichtiger als Personalien sind die im Koalitionsvertrag festgehalten Ziele zum Straßenbahnausbau. Vier Strecken, deren Planung vorangeschritten ist, sollen in der kommenden Legislaturperiode in Betrieb gehen: Marktstraße – Bf. Ostkreuz – Wühlischplatz, Hauptbahnhof (Lesser-Ury-Weg) – S+U-Bf.Turmstraße in Moabit, S-Bf. Schöneweide – Wissenschaftsstandort Adlershof sowie zum S-Bahnhof Mahlsdorf. Weitere Projekte sollen planungsrechtlich so weit voran getrieben werden, dass noch innerhalb der Legislaturperiode der Baubeginn erfolgen könnte: Alexanderplatz – Kulturforum – Kleistpark – Rathaus Steglitz, Turmstraße – Mierendorffplatz, S+U-Bf.Warschauer Straße – Hermannplatz, Heinersdorf – Blankenburger Pflasterweg und Heinersdorf – Weißensee. Für weitere Maßnahmen, deren Bau bis 2026 begonnen werden soll, wäre in dieser Legislaturperiode Planungsbeginn: S-Bf Schöneweide – Sonnenallee – Hermannplatz – Potsdamer-Platz, Potsdamer Platz – Wittenbergplatz/Zoologischer Garten, Mierendorffplatz – Jungfernheide – Entwicklungsgebiet „Urban Tech Republic“ (derzeit Flughafen Tegel-TXL), Pankow – Wollankstraße – Turmstraße – Mierendorffplatz – Luisenplatz, Alexanderplatz – Spittelmarkt – Lindenstraße – Hallesches Tor – Mehringdamm sowie Johannisthal – U-Bf. Zwickauer Damm.

Kurioserweise enthielten erste Entwürfe dieses Vertrages noch die Straßenbahnanbindung des Wohngebiets Elisabethaue, bis jemandem auffiel, dass dieser Wohnpark in eben jenem Papier bereits herausgestrichen war. Gemunkelt wird, dies geschah als Ausgleich dafür, dass Linke und Grüne bei der Auslegung des Nachtflugverbots am BER ein Auge zudrücken! Im folgenden werden einige Planungen näher beleuchtet.

Streckenverlegung Ostkreuz

Seit einigen Jahren baut die DB das größte Drehkreuz zwischen verschiedenen S-Bahnstrecken und der Ringbahn aufwändig um und aus. Die zentrale Umsteigestation des Ostberliner S-Bahn-Netzes auf der Grenze von Friedrichshain und Lichtenberg war in die Jahre gekommen und wurde vom Berliner Humor bereits als „Rostkreuz“ tituliert. Das wird bald Vergangenheit sein. Dann sollen auch Regionalzüge, vielleicht sogar Fernbusse, hier halten, was eine verbesserte Anbindung an den städtischen Nahverkehr erfordert. Zwischenzeitlich wurde die Verlängerung der U1 von der Warschauer Straße hierher favorisiert, was aber bei vorhandener Planung schier unmöglich war. Bis 1993 endete die Straßenbahnlinie 82 aus Mahlsdorf kommend in einer Gleisschleife am Ostkreuz. Nach deren Stilllegung übernahm die 21 den Verkehr. Von Umsteigebeziehung konnte nun kaum noch die Rede sein. Mit der neuen Trassenführung soll das anders werden. Vor der bisherigen Haltestelle Marktstraße ausgehend führt die geänderte Strecke unter dem Bahnhof Ostkreuz hindurch. Die Bahnen halten auf dem künftigen Bahnhofsvorplatz im Nordwestquadranten. Von dort geht es durch die Sonntagstraße zum Wühlischplatz auf die vorhandene M13-Trasse Richtung Holteistraße. Die Strecke wird von der 21 bedient werden, derzeit eher dem Aschenputtel der Berliner Linien mit 20-Minuten-Takt. Möglicherweise wird noch eine Linie 22 eingerichtet. Der alte Abschnitt Marktstraße – Holteistraße wird wohl stillgelegt, trotz Forderungen, diesen für eine Blockumfahrung zu nutzen, um die aus Ahrensfelde kommende 16 von der Scharnweberstraße hierher zu verlängern. Fahren soll die Bahn 2019, Skeptiker sprechen von 2021. Bestätigt wurde durch die Pressestelle der Senatsverwaltung Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (im folgenden „Senuvk“ genannt), dass das Planfeststellungsverfahren 2017 eingeleitet wird.

Schwarz: Bestehendes Netz
Rot: Koalitionsvertrag neuer Senat
Grün: SPD-Papier: Mobilität Berlin 2030
Blau: Stadtentwicklungsplan Verkehr (nicht übernommen)

Die Skizze verdeutlicht die Berliner Tram-Ausbaupläne. Vor allem die grün markierten SPD-Pläne schließen große Teile des Westteils der Hauptstadt ein ULF LIEBERWIRTH

Weitere Projekte

SPD-Papier Mobilität Berlin 2030

- Rathaus Steglitz – Dahlem, Clayallee/ Lichterfelde, Appenzeller Str.
- Südtangente Steglitz – U-Bf. Zwickauer Damm (m. Abzweig nach Marienfelde, Waldsassener Str.)
- Rosenthal – Märkisches Viertel – U-Bf. Wittenau – Tegel – Siemensstadt – Spandau
- Warschauer Straße – Ostbahnhof
- Bf. Zoo – Staaken (m. Abzweig zum Olympiastadion)
- Bf. Zoo – Ernst-Reuter-Platz – Ruhleben– Spandau – Falkenhagener Feld
- Weitere Teilstrecken in Spandau
- Ernst-Reuter-Platz – Turmstraße/Beusselstraße
- Luisenplatz – Osnabrücker Straße
- Spandauer Str. – U-Bf. Französische Str. – Potsdamer Platz
- Spittelmarkt – U-Bf. Heinrich-Heine-Str. – U-Bf. Schlesisches Tor – S-Bf. Treptower Park
- Krankenhaus Köpenick – Müggelschlösschenweg

Hauptbahnhof – Turmstraße

Nachdem die Straßenbahn im Dezember 2014 mit mehrjähriger Verspätung endlich zum Hauptbahnhof fuhr, war klar, dass es von dort weiter gehen muss. Strittig war, ob per geraden Weg durch Alt-Moabit oder über die längere Trasse durch die Rathenower Straße. Der Senat wählte nach Bürgerbeteiligung letztere Variante, weil so neben Kriminalgericht und Rathaus Tiergarten auch die entstehende Shopping-Mall „Schultheiss Quartier" angebunden und die geplante Verlängerung Richtung Mierendorffplatz auch besser ermöglicht wird. 2017 geht es los mit dem Planfeststellungsverfahren. 2020 sollen laut „Senuvk"-Pressestelle die Bahnen rollen, auf eigener Trasse, was Stehen im Dauerstau, wie auf dem Abschnitt Invalidenstraße – Hauptbahnhof, ausschließt. Folgende Haltestellen werden bedient: Lesser-Ury-Weg, Alt-Moabit/Rathenower Straße, Turmstraße/Rathenower Straße und Lübecker Straße.

Bis zur Karl-Ziegler-Straße fahren seit September 2011 die Linien 60 und 63. Der zweite Projektabschnitt wird den Groß-Berliner Damm erschließen und am Sterndamm in die Trasse Bf. Schöneweide – Johannisthal einbinden. Es ist auch ein neuer Betriebshof geplant. Haltestellen werden Hermann-Dorner-Allee, Am Landschaftspark, Arthur-Mueller-Straße, Segelfliegerdamm/Landfliegerstraße und Nieberstraße. Die Wendeschleife Karl-Ziegler-Straße wird entfallen, die Haltestelle Hermann-Dorner-Allee dafür dreigleisig errichtet, sodass sie aus beiden Richtungen als Endstelle genutzt werden kann. Die „Senuvk"-Pressestelle bestätigt hier ebenfalls den Beginn der Planfeststellung im Jahr 2017 und Inbetriebnahme in dieser Legislaturperiode.

Verlängerung zum S-Bf. Mahlsdorf

Diese Maßnahme umfasst den zweigleisigen Ausbau der Trasse in der Hönower Straße und die Heranführung an den Bahnhof. Ein sinnvoll erscheinender Lückenschluss zwischen Mahlsdorf und Hellersdorf, Riesaer Straße scheint derzeit nicht weiter verfolgt zu werden. Derzeit wird die Ausschreibung zur Erstellung der Entwurfsplanungen vorbereitet. Ein Zeitpunkt der Inbetriebnahme könne seriös nicht benannt werden, so Matthias Tang, Pressesprecher der „Senuvk".

Alexanderplatz – Kulturforum – Kleistpark – Rathaus Steglitz

Zu Beginn der 90er-Jahre wurden Planungen für eine Tramstrecke vom Alex zum Potsdamer Platz und Kulturforum konkret und sogar schon Gleise in der Leipziger Straße verlegt. Die Streckenführung führt über Rathausstraße, Spandauer Straße, Leipziger Straße und Potsdamer Platz. Der Baubeginn kann frühesten 2019 erfolgen, wenn der Bau



Derzeit enden die Linien 12 und 27 am Pasedagplatz in Weißensee. Bald könnte es von hier weiter nach Heinersdorf, Blankenburg und Pankow gehen



An der Falckensteinstraße kreuzt die künftige Straßenbahntrasse Warschauer Str. – Hermannplatz die U1-Hochbahntrasse zwischen Schlesischem Tor und Warschauer Brücke

Die Strecke zum Hauptbahnhof endet in einer Gleisschleife. Gleich wird der M8-Zug zur Haltestelle Lüneburger Straße einschwenken. Ab 2020 geht es geradeaus zum U-Bahnhof Turmstraße



OBEN Johannisthal, Sterndamm: Die Linie 60 endet hier in einer großen Blockumfahrung. Eine Verlängerung zum U-Bahnhof Zwickauer Damm in Gropiusstadt ist lange schon geplant

der Kanzler-U-Bahn beendet ist. Die Weiterführung zum Rathaus Steglitz über die U-Bahnhöfe Kurfürstenstraße, Bülowstraße und Kleistpark, Kaiser-Wilhelm-Platz, S+U-Bf. Innsbrucker Platz, Breslauer Platz und Walter-Schreiber-Platz wäre ein Riesenschritt des Verkehrsmittels Straßenbahn tief hinein in die einstigen Westbezirke Schöneberg und Steglitz. Bei Betrieb durch die M4 von Neu-Hohenschönhausen wäre die einstige 74 Weißensee – Lichterfelde in weiten Teilen wiederhergestellt. Günstiger wäre sogar, diese Linie zum Klinikum Benjamin Franklin zu führen, wie von den Linken seit einigen Jahren gefordert. Zwischen Steglitz und Weißensee war schon in den 20er-Jahren die Errichtung der U-Bahnlinie F/10 vorgesehen, und im Untergrund findet man zahlreiche Bauwerke, die von 1920 bis 1974 entstanden. Selbst die DDR wagte sich in den frühen 60er-Jahren an den U-Bahnbau, scheiterte letztendlich grandios. Jedoch könnte sich erweisen, dass die Straßenbahn hier überfordert und langfristig die U-Bahn nötig wäre? Für den Abschnitt Alexanderplatz – Potsdamer Platz wird derzeit die Ausschreibung vorbereitet, das Inbetriebnahmedatum ist offen.

Richtung Mierendorffplatz und Hermannplatz

Die Verlängerung Turmstraße – Mierendorffplatz wäre Etappenziel in Richtung Tegel. Die Ausführung hängt davon ab, ob die Flughafenschließung erfolgt und die geplanten Wohn- und Gewerbegebiete zügig entstehen. Die Trassenbewertung und Kosten-Nutzen-Untersuchung wurde kürzlich beauftragt.



Irgendwann wird die Buslinie über die Massantebrücke von der Straßenbahn ersetzt. Der Gleiseinbau ist längst schon vorbereitet

Für die Verlängerung der M10 /13 von der Warschauer Straße zum Hermannplatz liegen bereits Tramgleise im Straßenkörper der Oberbaumbrücke. Die neue Trasse wird den Görlitzer Park zerschneiden, wogegen sich heftiger „grüner“ Widerstand regt. Alternativrouten (zum Beispiel Görlitzer Ufer – Wiener Str. oder Skalitzer – Wiener Str.) wären deutlich teurer bzw. sinnfrei wegen Parallelverkehrs zur U1. Diese Trasse gilt als eine Voraussetzung für den weitere Netzausbau.

In neue Wohngebiete

Folgende Projekte erschließen neue Wohn- und Gewerbegebiete: Zum einen wäre da



Adlershof, Karl-Ziegler-Straße heißt die bisherige Endstelle. Bald soll die Strecke durch die Wissenschaftsstadt zum S-Bf Schöneweide verlängert werden

der Blankenburger Pflasterweg zwischen Heinersdorf und Blankenburg mit zirka 5.000 Neubauwohnungen und zwei Schulstandorten. Dieser würde durch die Verlängerung der Linie M2 von Heinersdorf über den S-Bf. Blankenburg nach Pasewalker Str./Blankenburger Weg erschlossen, durchgeführte Anwohnerforen zeigten übergroßes Interesse. Die Straßenbahn könnte schon vor Beginn des Wohnungsbaus fahren. Die Trassenbewertung und die Kosten-Nutzen-Untersuchung läuft bis Ende 2017.

Auf dem einstigen Gelände des Pankower Güterbahnhofs plant ein Investor das Wohn- und Gewerbegebiet „Pankower Tor“, wofür die Linien 12 und 27 von Weißensee/Pasedagplatz über Heinersdorf zur Pankower Mitte (S- und U-Bf.) verlängert werden und die am Limit fahrende Buslinie X54 ersetzen sollen.

OBEN Ein GT6N der Linie M1 vorm Rathaus Pankow. Nach dem Willen der rot-rot-grünen Koalition (R2G) soll es von hier aus über die Wollankstraße bald zur Turmstraße gehen

Die sogenannte Südosttangente S-Bf. Schöneweide – Sonnenallee – Hermannplatz – Potsdamerplatz – Wittenbergplatz/Zoologischer Garten lässt eine traditionelle Verbindung von Treptow/Köpenick in die Berliner City wieder erstehen. Lange fuhr auf dieser Distanz die 95, die im Westteil 1965 eingestellt wurde. Das Reststück auf östlicher Seite wurde bis 1971 durch die 92 bedient. Derzeit ist Treptow/Köpenick nur über den Streckenabschnitt Ehrlichstraße – Wilhelminenhofstraße mit dem Restnetz verbunden.

Weitere Projekte

Pankow – Wollankstraße – Turmstraße – Mierendorfplatz – Luisenplatz: Diese Nordtangente existierte bereits vor dem Weltkrieg als Tramlinie 45. Heute könnte die Tram Pankow mit Charlottenburg statt der staugeplagten Buslinie M27 verbinden.

Spittelmarkt – Lindenstraße – Hallesches Tor – Mehringdamm: Mit dieser Querverbindung erhielte der Westen Kreuzbergs Straßenbahnanbindung.

Johannisthal – U-Bf. Zwickauer Damm: Der Anschluss der Gropiusstadt und der U7 an das Straßenbahnnetz ist eine früh vorgeschlagene Maßnahme, die einfach zu realisieren gewesen wäre.

Leider fehlte auch hier der politische Wille. Bei der Sanierung der Massantebrü-



Berlin-Alexanderplatz: Von hier ist die längste Neubautrasse zum Rathaus Steglitz geplant

Kommentar

Nur eine Baustelle von vielen!

Wenn von „Failed states"– gescheiterten Staaten – die Rede ist, denkt man sofort an den Südsudan, den Kongo oder an Somalia. Hier ist die staatliche Ordnung seit Langem zusammen-gebrochen. Die Gewalt wird von diversen Warlords und deren Anhängern ausgeübt. Menschen sind verunsichert und viele auf der Flucht.

Alles weit, weit weg, mag man meinen. Viele der 3,67 Millionen Berliner sind angesichts täglicher Erfahrungen vielleicht anderer Ansicht?

Abgesehen vom nie fertig werden Großflughafen BER, erleben Bürger unserer Hauptstadt immer wieder Dinge, die in einem der entwickeltesten Länder unserer Welt undenkbar sein sollten. Das beginnt damit, dass Termine für einfache Erledigungen beim Amt wie Adresswechsel, Autoummeldung oder dergleichen nur mit langen Wartezeiten erhältlich sind. Schulen und andere öffentliche Einrichtungen werden wegen baulicher, hygienischer oder brandschutztechnischer Mängel vorübergehend geschlossen. Arabische Familienclans beherrschen ganze Stadtviertel. Links- und rechtsradikale Gruppen terrorisieren die Bürger. Täglich brennen Autos. Mitunter sogar ein BVG-Bus auf dem Betriebshofgelände! Unvorstellbar, dass die Täter mal den Weg in ein Straßenbahndepot finden… Polizisten können scheinbar ungestraft angegriffen werden. Diese Aufzählung lässt sich fortsetzen.

Nicht nur böse Zungen sprechen von Berlin als „Failed City"! Neben gesamtgesellschaftlichen Ursachen ist dafür die spezielle Situation Berlins nach Mauerfall und Wiedervereinigung ursächlich. Da ist zum einen die alte politische Kaste im Westteil, wo selbst die Mittelmäßigsten etwas wurden. Zum anderen die Verwaltung Ostberlins, ungleich effektiver zwar, doch stets im Verdacht, zu Diktaturzeiten allzu systemnah agiert zu haben. Nachwendisch gab es oft Koalitionen, in denen man aufeinander angewiesen war. Vor lauter Kompromissen kam wenig zustande. Über allem liegt die ständige Finanznot. Selbst wenn öffentliche Stellen ausgeschrieben sind, gibt es bei den niedrigen Gehaltsangeboten kaum qualifizierte Bewerber. Derzeit sprudeln zwar die Steuereinnahmen wie nie zuvor, doch ist die Liste der Dinge, die in den vergangenen 27 Jahren kaputt gespart wurden, schier endlos. So wird dieser Senat die Legislaturperiode wohl mit Streit über Prioritäten verbringen, wenn er denn die vollen vier Jahre durchhält. Da ist der Ausbau des Straßenbahnnetzes nur ein Thema unter vielen. Leider keines, wo Proteste zu erwarten sind, wenn es hinten runter fällt! ULF LIEBERWIRTH

cke hat man aber Platz zum Einbau von Tramgleisen gelassen.

Unterschiede zu anderen Konzepten

Bis dato saß niemand untätig herum. Konzepte gab es zuhauf wie die Stadtentwicklungsplanung (StEP) Verkehr. Diese finden sich in der neuen Koalitionsvereinbarung wieder, nur mit deutlich späterer Fertigstellung. Leider wurden in der Koalitionsvereinbarung sinnvoll erscheinende Strecken wie Virchow-Klinikum – Turmstraße, S-Bf Mahlsdorf – Riesaer Str. oder Landsberger Allee – Ostbahnhof schlicht „vergessen"!

Positionspapier Mobilität Berlin 2030 Plus der Berliner SPD: Hier bietet die Hauptstadt-SPD die ambitionierte Vision eines modernen Tramsystem für ganz Berlin an, welches im Vergleich zu neuen U-Bahn-Strecken kosten- und zeitsparend errichtet werden kann.

SPD-Papier wäre Quantensprung

Ein Zitat aus dem Papier lautet: „Die Straßenbahn ist auch eine Art „Versprechen": Wo Gleise sichtbar im Stadtraum liegen, ist ein gutes ÖPNV-Angebot zu erwarten. Denn nur dichte Takte und moderne Fahrzeuge lohnen sich für eine Straßenbahn…" Dieses Papier fordert unter anderem die Erschließung des jetzigen Flugfeldes Tegel aus Richtung City West, Spandau und Witte-

Auch künftig rollen die M6 und die 18 von der Haltestelle Louis-Lewin-Straße direkt in die Schleife Riesaer Straße. Eine geplante Weiterführung zum S-Bf. Mahlsdorf wird nicht weiter verfolgt



Berlin-Ostbahnhof: Nach den Plänen der Berliner SPD-Fraktion soll auch hierher irgendwann die Straßenbahn verkehren



Der S-Bf. Sonnenallee würde einmal Umsteigepunkt zwischen S-Bahn und geplanter Tramlinie von Schöneweide zum Potsdamer Platz werden

nau, die Umstellung großer Teile des Busnetzes in Spandau auf Straßenbahnbetrieb, was auch die Teilnutzung des Busbetriebshofes als Abstellanlage für Straßenbahn beinhaltet. Geplant sind auch die Südtangente Schöneweide – Gropiusstadt – Buckow – Steglitz-Lichterfelde/Dahlem, die Erschließung des Märkischen Viertels über die Nordtangente Spandau/Charlottenburg – Flughafen Tegel – Wittenau – Märkisches Viertel – Pankow – Weißensee und die Erschließung des Ostbahnhofs von Warschauer Straße aus.

Wie stehen nun die Chancen, dass diese ambitionierten Pläne verwirklicht werden? Die ersten Wochen rot-rot-grüner Regierungsarbeit lösen beim Beobachter Stirnrunzeln aus.

Die Botschaft höre ich wohl…

Abgesehen von Streitereien um stasibelastete Staatssekretäre und Diskussionen um Gender-Toiletten war vom neuen Senat bisher nicht viel richtungweisendes vernehmbar. Zum Thema Verkehr war von Tempo-30-Zonen und Radfahrstraßen die Rede. Einlassungen zum ÖPNV erinnerten eher an Hamburger Busbeschleunigungsprogramme.

Bei der BVG reagierte man verschnupft auf Vorschläge, die minimal Zeit einsparen, dafür die Schwarzfahrerquote in die Höhe treiben. Die Berliner CDU punktet mit For-



Ein GT6N der Linie 60 in der Johannes-Werner-Straße in Johannisthal, wo es dank geparkter Autos sehr eng zugeht. Geplant ist eine Weiterführung in die Neuköllner Gropiusstadt zum U-Bf. Zwickauer Damm

derungen nach Weiterbau der U-Bahn in Richtung Märkisches Viertel. Auch die Neuköllner SPD-Bürgermeisterin Giffey macht aus ihrer Sympathie für eine U-Bahnverlängerung von Rudow zum neuen Flughafen BER wenig Hehl. Grund genug für die Senatsverkehrsverwaltung, nun eine 180-Grad-Wende zu vollführen?

Deren Sprecher Matthias Tang erklärte, dass man langfristig U-Bahn-Linien zum Ostkreuz, nach Pankow-Kirche (U2 und U9), Mexikoplatz und Lankwitz, Kirche plant. Absolut starker Tobak ist die Ankündigung des Weiterbaus der U5 vom Hauptbahnhof zur Turmstraße!

Die als gesetzt geltende Straßenbahnverbindung auf diesem Abschnitt wäre nach Fertigstellung wieder obsolet. Da klingt die Versicherung, sich in den kommende fünf Jahre auf den Straßenbahnausbau zu konzentrieren eher nach Placebo als nach Beruhigungspille.

Jedoch sprach Staatssekretär Kirchner bei einem bekannten Rundfunksender vom Baubeginn 2017, ohne konkreter zu werden. Auch Senatorin Günter plädierte in der Berliner Abendschau vom 5. März 2017 deutlich für den Tramausbau. Dem Straßenbahnfreund wird nichts weiter übrig bleiben, als seine Erwartungen nicht zu hoch zu schrauben.

Task-Force zur Planungsbeschleunigung

Es steht zu erwarten, dass Projekte deren Planungen recht weit gediehen sind, wie am Ostkreuz, dem Wissenschaftsstandort Adlershof oder zur Turmstraße, in den nächsten Jahren verwirklicht werden. Auf einen Zeitraum möchte man sich nicht festlegen. Vielleicht wird außer der Reihe ein Vorhaben im Zuge eines großen Wohnungsbauprojekts verwirklicht? Über jeden zusätzlichen Kilometer, den es etwa in Richtung Steglitz oder Hermannplatz geht, sollte man glücklich sein. Möglicherweise wäre beiden Projekten mehr gedient, wenn Planung und Bau auf mehrere kurze Abschnitte verteilt würden, sodass in jedem Jahr einige hundert Meter in Betrieb gehen könnten, wie es eine Zeitlang beim Wiederaufbau der Stockholmer City Spårväg praktiziert wurde.

Überhaupt liegt ein Haupthindernis beim zügigen verwirklichen der Berliner Tramplän e im komplizierten deutschen Planungsrecht. Erheben Betroffene Einspruch gegen Planungen, können sich hierzulande Gerichtsverfahren jahrelang hinziehen. Matthias Tang versicherte auf Anfrage des SM, dass für den Bau notwendige Vorarbeiten wie Erstellung von Leistungsverzeichnissen, Ausführungsplanung und Ausschreibungsunterlagen parallel zur Planfeststellung durchgeführt werden. Ebenfalls wird Personal aufgestockt, um die Planungskapazitäten zu erhöhen. Man plant eine Task-Force Straßenbahn-Neubaustrecken, die auf höchster Management-Ebene den Prozess begleitet. Es bleibt also weiter spannend!

Ulf Lieberwirth

Quellenverzeichnis

- Diverse Beiträge der Tageszeitungen: „Tagesspiegel", „Berliner Morgenpost" und „Berliner Zeitung"
- http://unternehmen.bvg.de/presse
- www.welt.de
- SPD Berlin Fachausschuss Mobilität: BERLIN Mobilität 2030 plus – Zukunft der Mobilität in der Hauptstadt-Positionspapier
- DIE LINKE. Berlin: Mehr Straßenbahn in Berlin
- Koalitionsvereinbarung 2016–2021-Berlin.de
- Blickpunkt Straßenbahn 2/2016 und 2/2017
- BVG-Profil: Zeitung für Mitarbeiter der Berliner Verkehrsbetriebe (April 2017)

Jeden Monat pünktlich bei Ihnen!

Ihre Vorteile als Abonnent:

- ✔ Sie sparen 10%!
- ✔ Sie erhalten Ihr Heft 2 Tage vor dem Erstverkaufstag* bequem nach Hause und verpassen keine Ausgabe mehr!
- ✔ Sie können nach dem ersten Jahr jederzeit abbestellen!





Lesen Sie 12 Ausgaben und sichern Sie sich



Ihr Geschenk:

Motorwagen A2.2 (Rathgeber)

Der Motorwagen A2.2 galt als erster Vierachser der Stadt München. Er wurde ab 1891 eingesetzt und bot 54 Fahrgästen Platz. Die noch erhaltene A2.2 Nr. 256 stammt aus dem Jahr 1901. Exklusiv-Modell von Editions Atlas Collections, Maßstab 1:87 / H0

Upps, Karte schon weg? Dann einfach unter 0180 532 16 17**

** 14 Cent pro Minute

oder unter www.strassenbahn-magazin.de/abo bestellen!

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München


S
Sonderfahrt
95
522

Der Düwag-GT6 522 mit Beiwagen 1513 kam bis 1997 bei der ÜSTRA zum Einsatz. Dahinter zwei Tw 6000 (Tw 6001 und 6260) AUFNAHMEN: JÜRGEN HÖRSTEL

Großer Geburtstag

125 Jahre ÜSTRA in Hannover ■ Ein letztes Mal paradierten Straßenbahnen aus 125 Jahren ÜSTRA vor dem Hauptbahnhof Hannover. Die historischen Fahrzeuge haben eine gesicherte Zukunft vor sich, die Strecke am Hbf wurde aber nach der Parade stillgelegt



Den Anfang der Fahrzeugparade machte der letzte vorhandene Zeuge der Pferdeomnibuszeit in Hannover, das Fahrzeug wurde vermutlich 1896 in Betrieb genommen und war bis etwa 1915 im Einsatz

Die Tw 2000 („Silberpfeile") wurden zwischen 1997 und 2000 bei LHB für die EXPO 2000 beschafft und gestaltet von Professor Herbert Lindinger und Jasper Morrison. Hier passiert Tw 2002 die Zuschauer





Der „Breitraumwagenzug“ mit Tw 478 und Bw 1464 wurde 1957/1958 bei Düwag gebaut. Das Stop-Zeichen symbolisiert die Stilllegung dieses Streckenabschnitts am Aegidientorplatz direkt nach der Parade



Der „Aufbautriebwagen“ Tw 239, Baujahr 1950, entstand auf Fahrgestellen kriegszerstörter Triebwagen. Die Fahrzeuge waren bis 1977 im Planeinsatz. Aufnahme während der Aufstellung vor der Parade

Am 25. Mai 2017 feierten die Hannoverschen Verkehrsbetriebe ÜSTRA ihr 125-jähriges Bestehen mit einer großen Fahrzeugparade vor dem Hauptbahnhof. Dabei wurden von den Anfängen der Pferdebahn über die verschiedenen Entwicklungsstufen insgesamt 23 Straßenbahn-Triebwagen und Busse gezeigt und von einem Moderator vorgestellt. Auf dem Ernst-August-Platz vor dem Hauptbahnhof hatte man extra zwei Tribünen für das Publikum aufgebaut, die allerdings für die vielen interessierten Besucher kaum ausreichten, die dicht gedrängt am Gleis standen.

Letzte Parade am Hauptbahnhof

Die Fahrzeuge der Parade waren die letzten, die die oberirdische Strecke Ernst-August-Platz/Hauptbahnhof – Aegidientorplatz befuhren. Bereits in der Nacht zum 25. Mai war die letzte planmäßige Fahrt erfolgt. Unmittelbar nach der Parade begannen die Rückbauarbeiten der nun stillgelegten Trasse. Ein Abschied nach 138 Jahren: Schon 1879 fuhren Pferdebahnen auf einem Teilabschnitt dieser Strecke. Auf dem Ernst-August-Platz lagen die Schienen allerdings erst seit 1893.

Bis Mitte September 2017 wird die oberirdische Strecke der Linien 10 und 17 im Rahmen des Projekts 10/17 umgebaut und mit Hochbahnsteigen versehen. Danach sollen beide Linien kurz vor dem Hauptbahnhof in den Posttunnel abbiegen, die DB-Gleise unterqueren und am neuen Endpunkt Raschplatz wenden.

Die ÜSTRA-Meilensteine (Schwerpunkt Straßenbahn)

1872 Die erste Pferdebahnlinie pendelt seit dem 16. September schienengebunden zwischen Steintor und dem Döhrener Turm.

1892 Der Magistrat der Stadt Hannover ordnet einen Zusammenschluss der drei vorhandenen Verkehrsgesellschaften an. Aus diesem Grund wird am 22. Juni 1892 die „Straßenbahn Hannover Aktiengesellschaft“ gegründet.

1893 Die für die Elektrifizierung benötigte Energie erzeugt die Straßenbahn Hannover selbst. Auf dem Betriebsgelände Glocksee entsteht ein erstes Dampfkraftwerk. Weitere Kraftwerke folgen in Rethen, Vahrenwald, Sehnde und Buchholz. Am 19. Mai 1893 beginnt die Umstellung auf elektrischen Betrieb mit Oberleitungen.

1897 Alle Straßenbahnlinien werden elektrisch betrieben; die Zeit der Pferdebahnen ist beendet.

1898–1901 Ein Schienennetz in das Umland Hannovers wird aufgebaut. Die Außenstrecken führen die Straßenbahn nach Gehrden, Barsinghausen, Großburgwedel, Sehnde, Haimar, Hildesheim und Pattensen.

1899 Der beginnende Güterverkehr der Straßenbahn Hannover entwickelt sich zum größten seiner Art in Deutschland.

1903 Am 20. November wird die Oberleitung in Hannovers Innenstadt in Betrieb genommen. Dies beendet den Akkumulatorenbetrieb.

1921 Die Straßenbahn Hannover bekommt einen neuen Namen: „Überlandwerke und Straßenbahnen Hannover AG“, kurz ÜSTRA. Der Begriff Überlandwerke stammt vom Betriebszweig der Stromerzeugung. Rund 280 Ortschaften um Hannover und einige Industriegebiete in der Stadt werden mit ÜSTRA-Strom versorgt.

1925 Im September werden die ersten Omnibuslinien eröffnet.

1929 Die neue Hannoversche Stromversorgungs-AG, gegründet von der PreussenElektra, wird durch den Zusammenschluss mit den Überlandwerken Braunschweig zur HASTRA. Die Straßenbahn Hannover gibt den Betriebszweig zur Stromerzeugung (die Überlandwerke) am 1. Januar an die HASTRA ab.

1936 Am 21. Mai wird der künstlich angelegte Maschsee den Bürgern übergeben. Auf dem See betreibt die ÜSTRA Fahrgastschifffahrt mit elektrisch angetriebenen Booten.

1945 Am 10. April ist für die Hannoveraner der Krieg beendet. Die Kriegsbilanz für den öffentlichen Nahverkehr: 350 Bombentreffer auf ÜSTRA-Anlagen, nur noch etwa 200 Fahrzeuge sind einsetzbar. Im 158 Kilometer langen Gleisnetz gibt es 150 Brüche und Bombentrichter, die Oberleitung ist an vielen Stellen heruntergerissen. Der erste nach dem Krieg fahrende Straßenbahnzug transportiert am 27. April 1945 Kohle von Barsinghausen nach Hannover. Am 30. Mai wird auf der gleichen Strecke der Personenverkehr wieder aufgenommen. Soldaten der Besatzungstruppen haben mit den Verkehrsmitteln der ÜSTRA freie Fahrt.

1950 Am 2. Mai wird die neu gebaute Messelinie eingeweiht. Die 3,1 Kilometer lange Strecke, einschließlich der Brücke über die Bundesbahnstrecke, wird in neun Wochen fertig gestellt.

1958 Die Straßenbahn Hannover fährt ab 26. Mai nicht mehr bis Hildesheim. Die „Rote 11“ wird ab Sarstedt durch Busse ersetzt.

1961 Am 3. Juli fährt die Straßenbahn zum letzten Mal nach Gehrden. Damit wird auch die letzte der alten Außenstrecken auf Busbetrieb umgestellt.

1963 Im Oktober bezieht die ÜSTRA an der Straße „Am Hohen Ufer“ ihr neues Gebäude für die Hauptverwaltung. Architekt Dieter Oestelen hat das Bauwerk entworfen.

1964 Durch Fahrscheinentwerter und Türöffnung auf Knopfdruck können die Straßenbahnen jetzt ohne Schaffner fahren.

1965 Am 23. Juni beschließt der Rat der Stadt Hannover den Bau einer U-Bahn. Am 16. November beginnt am Waterlooplatz der Bau.

1969 Die am 7. Juni beginnenden Proteste gegen eine Fahrpreiserhöhung wachsen zur „Aktion Roter Punkt“ an. Der Straßenbahnverkehr der ÜSTRA ist tagelang komplett lahmgelegt. Die Demonstranten orga-



Der „Stahlwagen"-Zug mit Tw 187 und Bw 1039 (Baujahr 1929, HAWA) sowie „Kriegsstraßenbahn"-Beiwagen Bw 1063 (Baujahr 1945) – erster Fahrzeugtyp mit Stahlgerippe



Ein besonderes Fahrzeug der Parade: der Tw 227 von Credé, Baujahr 1943/1946. Dieser Einrichtungswagen wurde innerhalb von nur 200 Tagen durch das HSM wieder betriebsfähig aufgebaut

Die ÜSTRA wurde 1892 unter dem Namen Straßenbahn Hannover AG gegründet und 1921 in „Überlandwerke und Straßenbahn" – kurz ÜSTRA – umbenannt. 1970 wurde das bis dahin private Verkehrsunternehmen kommunalisiert und ist seitdem in öffentlicher Hand. JÜRGEN HÖRSTEL



Der ÜSTRA-Tw 6260 (der letztgebaute Tw 6000) mit Werbung für das 125-Jahr-Jubiläum am 24. Mai (letzter Betriebstag) vor dem Hauptbahnhof Hannover (Ernst-August-Platz)

nisieren einen Ersatzverkehr mit Autos. Der Rat der Stadt Hannover beschließt am 17. Juni die Rücknahme der Fahrpreiserhöhung und die Übernahme der Verkehrsbetriebe durch die öffentliche Hand.

1970 Am 4. März wird der Großraum-Verkehr Hannover (GVH) gegründet. Der 1962 gegründete Großraumverband Hannover erwirbt am 15. Juli von der PreussenElektra die Aktienmehrheit der ÜSTRA.

1971 Die neue Holdinggesellschaft für die Stadtwerke und die ÜSTRA ist ab 1. Januar die Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH.

1975 Am 26. September wird die erste Stadtbahnstrecke eröffnet und das Teilstück von Oberricklingen bis zum Hauptbahnhof in Betrieb genommen.

1979 Die Stadtbahnstrecke B-Nord fährt ab dem 27. Mai durch den Tunnel von Vahrenwald zum Hauptbahnhof. Erstmals gibt es Hochbahnsteige an einer oberirdischen Strecke. Am 29. September fährt die letzte Bahn über den Kröpcke. 107 Jahre nach der ersten Pferdebahn verläuft der Stadtbahnverkehr in Hannovers Mitte nun unter der Erde.

1982 Die Stadtbahnen der Strecke B-Süd befahren die Strecke ab dem 26. September komplett.

1985 Die Stadtbahnstrecke C-West von Steintor bis Stöcken wird am 2. Juni in Betrieb genommen.

1988 Für den Tunnelbau der Stadtbahnstrecke C-Nord wird am 3. März bei der Christuskirche der Grundstein gelegt.

1991 Die Stadtbahnstrecke C-Ost wird am 24. September eröffnet. Die Bahnen nach Kirchrode und Roderbruch fahren nun im Innenstadtbereich durch den Tunnel.

1993 Die Stadtbahnstrecke C-Nord wird am 26. September eingeweiht.

1996 Die Stadtbahnstrecke nach Garbsen ist fertig; seit 29. September fahren die Bahnen bis in die Nachbarstadt.

1997 Premiere zum Auftakt der Hannover Messe: Ministerpräsident Gerhard Schröder enthüllt den ersten von Jasper Morrison und Herbert Lindinger gestalteten und vom Konsortium LHB/Siemens gebauten Stadtbahnwagen des Typs TW 2000.

2000 Am 19. Februar können alle 14 Haltestellen der neuen Stadtbahnstrecke D-Süd von der Freundallee bis zur EXPO-Plaza befahren werden. Die EXPO 2000 endet am 31. Oktober. Über acht Millionen Besucher haben in der Zeit der Weltausstellung die Verkehrsverbindungen der ÜSTRA genutzt.

2002 Mit der Verlängerung der Stadtbahnlinie 5 bis nach Anderten wächst das Streckennetz am 15. Dezember um 1.181m auf 116,6 km.

2006 Am 11. Juni sind die Bauarbeiten für das Stadtbahnnetz bis Altwarmbüchen abgeschlossen. Nach zweieinhalbjähriger Bauzeit fährt die Linie 3 künftig zwischen Wettbergen und Altwarmbüchen. Das Streckennetz ist um 4,6 km gewachsen.

2008 Die Region Hannover und die ÜSTRA schließen am 29. Mai den Partnerschaftsvertrag „vitale ÜSTRA 2020" ab und schaffen so den Rahmen für die Direktvergabe der Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs an die ÜSTRA. Im Gegenzug verpflichtet sich die ÜSTRA zu einer marktfähigen Kostenstruktur, zur Einhaltung des Wirtschaftsplans und zum Erreichen einer hohen Kundenzufriedenheit.

2014 Am 7. März präsentiert die ÜSTRA die neue Stadtbahn TW 3000 auf dem Betriebshof Glocksee.

2015 Seit Anfang des Jahres fahren die Stadtbahnen der ÜSTRA mit 100 Prozent emissionsfreiem Strom aus regenerativen Energiequellen von enercity. Am 25. September 2015 vergibt die Region Hannover als zuständige Aufgabenträgerin die Stadtbahn- und Busverkehrsleistungen für mindestens 22,5 Jahre an die ÜSTRA mit einem bis zum Jahr 2038 laufenden sogenannten Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA).

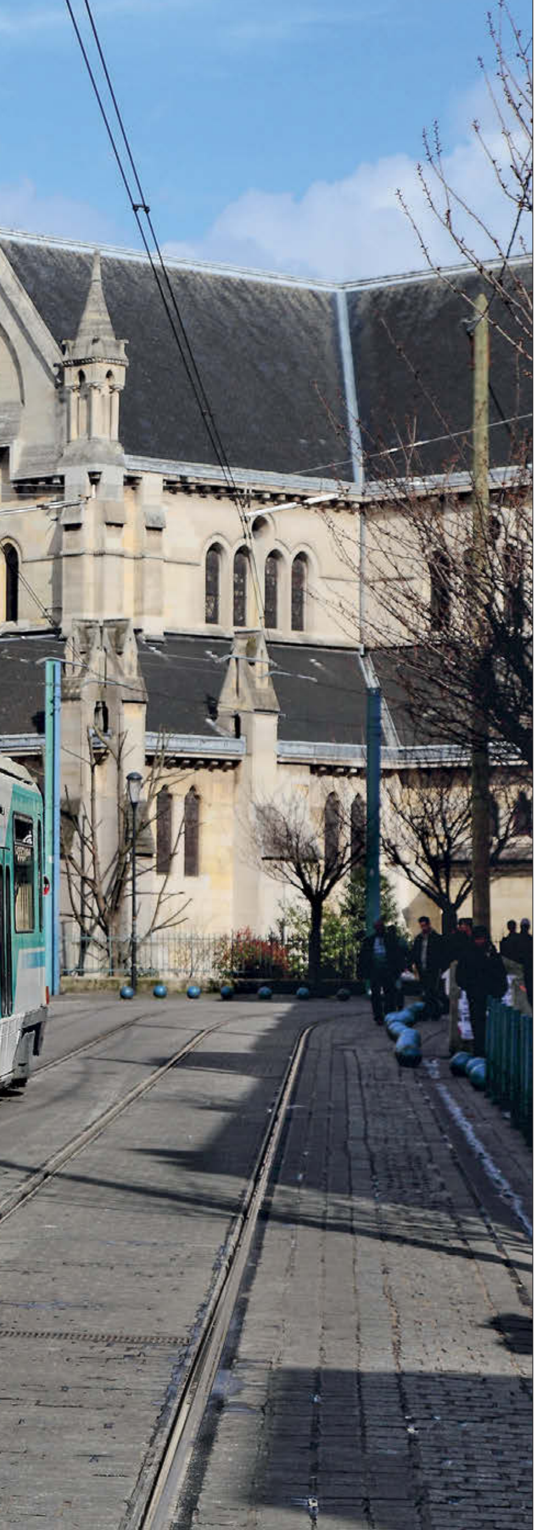
2016 Die ÜSTRA steigert ihre Fahrgastzahlen auf knapp 170 Millionen.

QUELLE: ÜSTRA



Mehr als nur Métro

Straßenbahn-Reisetipp Paris ■ Paris – da denkt man in erster Linie an den Eiffelturm und die Champs-Elysées. Aber die französische Metropole hat auch dem Straßenbahnfreund eine ganze Menge zu bieten, wobei auch ein Blick auf den sonstigen ÖPNV durchaus lohnend ist





oben Die größten im Raum Paris anzutreffenden Straßenbahnen verkehren auf Halbringlinien T 3a und T 3b. Die siebenteiligen Citadis 402 sind über 43 Meter lang

links Mit TFS begann die Renaissance der Straßenbahn in Frankreich. Noch heute sind 35 Wagen auf der T 1 von Asnières-Gennevilliers nach Noisy-le-Sec anzutreffen, hier in Saint-Denis

Daten und Fakten

Spurweite:	1.435 mm
Betreiber:	Régie autonome des transports Parisiens (RATP), www.ratp.fr
Fahrpreise:	Mobilis-Tagesticket Zone 1 bis 2 (nur Innenstadt), 9,50 Euro Mobilis-Tagesticket Zone 1 bis 4 (inkl. Vororte mit Straßenbahn), 15,00 Euro
Linien:	9 (davon zwei System Translohr)
Streckenlänge:	105 km
Linienlänge:	105 km
Fahrzeuge:	101–119, 201–216 Alstom TFS 2 (Baujahre 1992 bis 1996, 35 St.), T 1 401–460 Alstom Citadis 302 (Baujahre 2002 bis 2012; 60 St.), T 2 301–346 Alstom Citadis 402 (Bj.2005 bis 2013; 46 St.), T 3a, T 3b TT01–TT15 Siemens Avanto (Baujahr 2005; 14 St.), T 4
601–628, 701–719	Alstom Citadis 302 (Bj. 2012 bis 2014; 39 St.), T 7, T 8



Paris, die Hauptstadt Frankreichs, ist unbestritten eine der schönsten und wichtigsten Städte Europas. Mit einer Einwohnerzahl von über 12,4 Millionen (Großraum; die eigentliche Stadt Paris zählt rund 2,2 Millionen) nimmt sie aktuell den zweiten Rang aller europäischen Metropolregionen ein. Das dicht bebaute Stadtgebiet erstreckt sich links und rechts der stark gewundenen Seine und nimmt auch die benachbarten Hügel ein. Touristische Sehenswürdigkeiten von Weltrang wie der Eiffelturm, Avenue des Champs-Elysées oder der Louvre sind weithin bekannt und müssen hier nicht gesondert vorgestellt werden – jährlich zieht es Millionen von Touristen in die „Stadt der Liebe", die auch als Mode- und Wirtschaftszentrum gilt. Daneben ist sie selbstverständlich auch der größte Verkehrsknotenpunkt des Landes – im französischen wie im internationalen Eisenbahnverkehr spielen die großen Kopfbahnhöfe eine herausragende Rolle.

Der städtische Nahverkehr ist ohne die hier „Métro" genannte U-Bahn unvorstellbar; die Gesellschaft RATP betreibt eines der größten U-Bahn-Netze der Welt, auch die Passagierzahl von über fünf Millionen täglich stellt die meisten anderen Städte in den Schatten. Hinzu kommen die teilweise von der staatlichen SNCF betriebenen RER-Linien, die mit S-Bahnen vergleichbar sind und auf fünf meist unterirdisch angelegten Strecken die Stadt durchqueren.

Ab und ab bei der Straßenbahn

Während das Métro-Netz seit dem Jahr 1900 kontinuierlich ausgebaut wurde, nahm die Entwicklung bei der Straßenbahn einen völlig anderen Verlauf. Zwar erreichte das Straßenbahnnetz im Jahr 1925 seine größte Ausdehnung mit rund 1.111 Kilometern Streckenlänge und 122 Linien. Hierfür wurden fast 2.300 Trieb- und mehr als 900 Beiwagen in 41 Depots vorgehalten; sie transportierten 720 Millionen Fahrgäste jährlich. Doch bis 1938 war mit der ganzen Herrlichkeit Schluss: Busse und neue Métro-Linien übernahmen den öffentlichen Nahverkehr völlig. Erst im Jahr 1992 gab es eine Renaissance der Tram, die bis heute anhält. In dieser Zeit entschied sich die Région Île-de-France zum Aufbau von Straßenbahnlinien, um dem immens ansteigenden Verkehrsbedürfnis besonders in den Vororten und zwischen den Stadtteilzentren gerecht zu werden. Mit der Linie T 1, betrieben von der städtischen Nahverkehrsgesellschaft RATP, nahm eine erste klassische Straßenbahn den Betrieb zwischen Saint-Denis und Bobigny im Norden der Stadt auf. Ihr folgten bis 2016 acht weitere Linien insbesondere in den nördlichen und südlichen Bereichen des Ballungsraums, zudem wurden bestehende Linien teilweise erheblich verlängert. Bis heute allerdings wird das eigentliche Stadtgebiet von keiner Straßenbahn erreicht, lediglich die Linien T 3a und T 3b umrunden halbkreisförmig die Innenstadt entlang von großen Boulevards. Nicht alle Abschnitte wurden als Straßenbahn ausgeführt – die T 5 und die T 6 sind gummibereifte Bahnen

des Systems Translohr. Alle Strecken sind untereinander nicht verbunden und teilweise auch aufgrund unterschiedlicher Fahrzeugbreiten und unterschiedlicher Fahrwegsysteme zueinander inkompatibel, gemeinsame Linienabschnitte existieren nicht.

Wirtschaftlich sind die neuen Straßenbahnlinien ein voller Erfolg: Überall wurden die Erwartungen hinsichtlich der Fahrgastzahl schon nach kurzer Zeit mehr als übertroffen. Besonders erfolgreich sind hier die Teillinien T 3a und T 3b, die mit ihren langen, siebenteiligen Bahnen vom Typ Citadis 402 in dichtem Takt stets gut gefüllt sind. 112.000 Fahrgäste benutzen werktäglich die Gesamtlinie! Auch die T 1 ist mittlerweile ein Opfer des eigenen Erfolgs; um die Fahrgastmassen zu bewältigen, sollen größere und fassungsstärkere Fahrzeuge beschafft werden. Weitere Ausbaupläne für die bestehenden Linien und auch die Anlage weiterer



Tipps und Fotostellen

Auch wenn die Straßenbahnen nicht das historische Zentrum von Paris durchqueren, lassen sich in vielen Vororten nette Motive finden. Die Vorstadt St. Denis mit ihrer berühmten Kathedrale wird von den Linien T 1 und T 8 durchquert, hinzu kommt die Translohr-Linie T 5. Doch Vorsicht: Besonders im Zentrum von Saint-Denis könnten Fotografen auf Probleme stoßen – viele der dort lebenden, sozial oft benachteiligten Immigranten fühlen sich schnell durch allzu offensives Zeigen von Kameras provoziert. In Gennevilliers wird ein alter Dorfkern passiert, und eher kleinstädtisch präsentiert sich das Tram-Umfeld an der Avenue Gallieni in Noisy le Sec (T 1). Besonders interessant ist hier die nahe gelegene T 4 von Bondy nach Aulnay-sus-Bois: als typische Tram-Train fährt sie, von der SNCF betrieben, auf einer alten Eisenbahntrasse durch die Vororte. Ebenfalls auf alten Strecken unterwegs ist die T 2 im Tal der Seine; sie durchquert eher vornehme Viertel. Motivlich interessant sind hier die liebevoll renovierten Empfangsgebäude der früheren Bahnstationen. Ein Besuch des Abschnittes zwischen Musée de Sèvres und Les Coteaux sei besonders empfohlen. Unterirdisch erreicht die T 2 im Geschäftsviertel La Défense das Wirtschaftszentrum mit einer Reihe von Verwaltungshochhäusern. An der T 3b kommen Fotografen vornehmlich an der Porte de la Vilette auf ihre Kosten, führt die Strecke doch an alten, renovierten Lagerhäusern vorbei.

Auf einer früheren Bahntrasse verläuft die Linie T 2 recht malerisch durch das Tal der Seine zwischen La Défense und Porte de Versailles. Am 28. März 2015 durchfährt eine Citadis-302-Doppeleinheit die Gärten von Saint-Cloud und passiert einen ausgedehnten Trödelmarkt



Fahrzeugeinsatz

In Paris hat jede Linie einen eigenen Fahrzeugtyp; Übergänge zu anderen Linien sind nicht vorgesehen. Für die T 1 stehen 35 Straßenbahnzüge des Typs TFS 2 in zwei verschiedenen Versionen des Herstellers Alstom bereit. Die ältere Serie stammt aus dem Jahr 1992 und besitzt Gleichstrommotoren, die jüngere Version aus dem Jahr 1994 ist mit Asynchronmotoren ausgestattet. Weitere Fahrzeuge der letztgenannten Bauart wurden in den Jahren 2003/04 von der Linie T 2 auf die T 1 umgesetzt.

Für die T 2 werden seitdem die 32,7 Meter langen Citadis 302 von Alstom vorgehalten, die ein wenig durch ihre spitze Kopfform auffallen. Sie wurden – bedingt durch die schrittweise Eröffnung der T 2 – in mehreren Serien geliefert und verkehren meist in Doppeltraktion.

Auf den Linien T 3a und T 3b gelangen mit 2,65 Metern besonders breite und mit 43,72 Metern auch besonders lange Citadis 402 zum Einsatz, während die neuesten Fahrzeuge für die T 7 im Süden und T 8 im Norden des Großraums baugleich sind (Citadis 302). Einen Sonderfall stellen die Fahrzeuge für die „Tram-Train"-Linie T 4 dar: Sie stammen von Siemens und sind in den Farben von Transilien blau lackiert.

links In Saint-Denis, nördlich von Paris, hat sich ein richtiges Straßenbahnnetz entwickelt. Neben der T 1 und der Metrolohr-Linie T 5 verkehrt hier seit Ende 2014 die T 9, die Saint-Denis mit Épinay-sur-Seine verbindet und von Citadis 302 bedient wird



Fast wie eine „alte" Straßenbahn: die T 1 in den Gassen von Saint-Denis. Doch liegen hier erst seit knapp vier Jahren Schienen. Die Tram fügt sich so perfekt in das Straßenbild ein, als wäre es nie anders gewesen…

ALLE AUFNAHMEN: MICHAEL BEITELSMANN

Gastro-Tipp: „Le Train Bleu"

Ein absolutes Muss besonders für eisenbahninteressierte Gourmets ist das „Train Bleu" im Gare de Lyon, dem Kopfbahnhof im Südosten der Metropole mit TGV-Verbindungen zu den Alpen und zum Mittelmeer. Der Name stammt von dem einstigen Luxuszug an die Riviera. Das einzigartige Restaurant im Stil der Belle Epoque ist eine Pariser Institution und wartet mit einer exquisiten französischen Küche in einem extravaganten Flair auf – viele prominente Gäste wie Coco Chanel, Jean Gabin oder Brigitte Bardot konnte das „Train Bleu" schon begrüßen. Die Preise sind zugegebenermaßen nicht ganz günstig; ein ausgiebiges Menü, serviert von äußerst aufmerksamen und vornehmen Kellnern lohnt sich dennoch allemal. Das sprichwörtliche savoir-vire lässt sich hier wahrhaft erleben. Internet: www.le-train-bleu.com



oben Als erste echte „Tram-Train“ in Frankreich wird die T4 von der Staatsbahn SNCF betrieben. Die Fahrzeuge tragen die Farben des Nahverkehrs der Île-de-France



Mitte Ein Blick zur berühmten Pariser Métro: Hier der attraktiv beleuchtete Bahnhof Gambetta



neuer Verbindungen sprechen dafür, dass die erfolgreichen Jahre der Tram-Renaissance in Frankreich noch nicht vorbei sind.

Fototipps Métro

Zwar geht es in diesem Bericht primär um die Straßenbahn, dennoch sollen ein paar Hinweise zur weltberühmten Pariser Métro gegeben werden. Die meisten Linien verlaufen vollständig im Tunnel, hier und da gibt es einige oberirdische Abschnitte. Besonders fotogen sind die Linien 2 und 6, die beide jeweils halbkreisförmig die innere Stadt umrunden, dabei über weite Strecken aufgeständert als Hochbahn. Fotostellen lassen sich insbesondere an der Seine in der Nähe der Station Bir Hakeim (Linie 6, Nähe Eiffelturm) und im Montmartre-Viertel finden (Station Barbès-Rochechouart, Linie 2). Einige Linien wie die 1 und die 14 verfügen an den Stationen über Bahnsteigtüren, die sich erst bei stehenden Zügen öffnen, sodass nicht überall Aufnahmen von Tunnelstationen möglich sind. Erwähnenswert sind natürlich auch die für Paris so typischen zahlreichen Straßenmusiker, die sehr gerne auch in den Métros ihr Können präsentieren. Gummibereift statt auf klassischen Stahlrädern unterwegs sind übrigens die Linien 1, 4, 6, 11 und 14. Achtung: Taschendiebe sind überall in der Pariser Métro zu Gange; Wertsachen also gut schützen!

MICHAEL BEITELSMANN

Wege nach Paris

Paris liegt im Zentrum des französischen Eisenbahnnetzes. Aus allen Himmelsrichtungen führen schnelle Zugverbindungen zu einem der großen Kopfbahnhöfe. Aus Deutschland bietet sich die ICE-Linie 82 aus Frankfurt über Saarbrücken an, die alle vier Stunden verkehrt. Von München bzw. Stuttgart aus verkehrt ein TGV mit bis zu fünf täglichen Zugpaaren, der ebenso am Bahnhof Gare de l`Est endet (Ostbahnhof). Passagiere aus dem Westen Deutschlands und aus Belgien bzw. den Niederlanden nehmen den Thalys, der fünf Mal täglich Paris Nord erreicht. Weiterhin gibt es zahlreiche TGV-Verbindungen aus Luxemburg, der Schweiz und Italien. Internet: www.thalys.de bzw. www.voyages-sncf.com. Flugverbindungen zu einem der großen Airports von Paris (Charles-de-Gaulle; Orly) bestehen von nahezu allen wichtigen Flughäfen Europas. Eine Anreise mit dem Auto ist zwar grundsätzlich möglich (Maut auf nahezu allen Autobahnstrecken in Frankreich beachten!); die motorisierte Fortbewegung innerhalb der Stadt ist aber wegen des enormen Straßenverkehrs grundsätzlich nicht ratsam. MICHAEL BEITELSMANN

Straßenbahn und Regionalverkehr am Canal Saint-Denis unweit der Porte de la Vilette. Unten die T 3b, oben ein neuer SNCF-Régiolis auf dem Weg zum Bahnhof Gare de l´Est

Inmitten dichter Wohnbebauung liegt die Kölner Haltestelle Zollstockgürtel: Hier fährt im Mai 2017 ein Kölner K4000 ein, dem man überaus dringend eine Fahrt durch die Waschanlage spendieren müsste … MICHAEL KOCHEMS

Nächster Halt:

Zollstockgürtel



Auch wenn der Name so klingt, als würde es sich um ein modisches Accessoire eines Handwerkers handeln, so verbirgt sich dahinter doch der Name einer Haltestelle der Linie 12 im Süden Kölns. Sie befindet sich im Herzen des Stadtteils Zollstock, womit zumindest der erste Teil des Namens schon eine teilweise Erklärung findet.

„Zollstock“ wiederum leitet sich in diesem speziellen Fall sehr wahrscheinlich von einem kleinen, früher hier befindlichen Zollhaus – früher nannte man diese auch „Zollstock“ – ab. Es stand an der Kreuzung eines (Feld-) Wegs mit dem nach Köln führenden Bischofsweg. Seit 1888 ist Zollstock ein Teil der Stadt Köln. Um 1900 begann die planmäßige Bebauung mit Wohnsiedlungen. Bis heute prägen die in den 20er-Jahren gebauten Genossenschaftshäuser das Bild. Als kleine Besonderheit besitzt der Stadtteil sogar ein eigenes Wappen, das im unteren Teil eine Straße mit Zollhäuschen und im oberen Teil die drei Kronen des Kölner Stadtwappens zeigt. Ebenfalls zum Stadtteil gehört einer der großen Kölner Friedhöfe: Der Südfriedhof liegt im Süden des Stadtteils an der Endstelle der Linie 12.

Der zweite Teil des Haltestellennamens bezieht sich tatsächlich im weiteren Sinne auf das gleichnamige Kleidungsstück. Denn so wie sich dieses um den Leib schlingt, so bezeichnet in Köln der Begriff „Gürtel“ eine von mehreren Ringstraßen, die um das Stadtzentrum herumführen.

Der „Zollstockgürtel“ ist also der Teil der Ringstraße, der sich im gleichnamigen Stadtteil befindet. Entsprechend heißen seine westliche Fortsetzung „Klettenberggürtel“ (eben weil der angrenzende Stadtteil so heißt), und im Osten schließt sich der „Raderthalgürtel“ an.

Die Haltestelle selber wurde vor einigen Jahren im Zuge der Umrüstung auf den Betrieb mit niederflurigen Zweirichtungswagen komplett neu als Inselbahnsteig im Höninger Weg nördlich der Kreuzung mit dem Gürtel errichtet. MICHAEL KOCHEMS

Die besten DVDs aus dem Programm:
Jetzt für Sie zum Sonderpreis!

Jetzt bis zu 66% sparen!





Die beiden Video-Klassiker jetzt in Top-Qualität auf zwei neu bearbeiteten DVDs! Alles über die Funktionsweise und die so kompliziert erscheinende Bedienung einer Dampflokomotive. Die beindruckende Technik der »schwarzen Giganten« wird auch für den Laien nachvollziehbar. Eindrucksvolle Betriebsaufnahmen legendärer Dampflokomotiven im Bahnhof, dem Bw oder vor Zügen auf der Strecke ergänzen diese sowohl lehrreichen als auch sehenswerten DVDs.

1925 – 1975 · ca. 160 Min.
DVD: Best.-Nr. 31504
statt **€ 39,95** **€ 19,99**

Lieferung nur solange der Vorrat reicht!



1964 – 1996 · ca. 97 Min.
DVD: Best.-Nr. 45908
statt **€ 19,95** **€ 9,99**



2001 · ca. 45 Min.
DVD: Best.-Nr. 31502
statt **€ 19,95** **€ 9,99**



2014 · ca. 80 Min.
DVD: Best.-Nr. 45931
statt **€ 19,99** **€ 9,99**



2011 · ca. 50 Min.
DVD: Best.-Nr. 45918
statt **€ 19,95** **€ 9,99**



2012 · ca. 50 Min.
DVD: Best.-Nr. 45919
statt **€ 19,95** **€ 9,99**



1985 – 2000 · ca. 107 Min.
DVD: Best.-Nr. 31512
statt **€ 29,95** **€ 9,99**

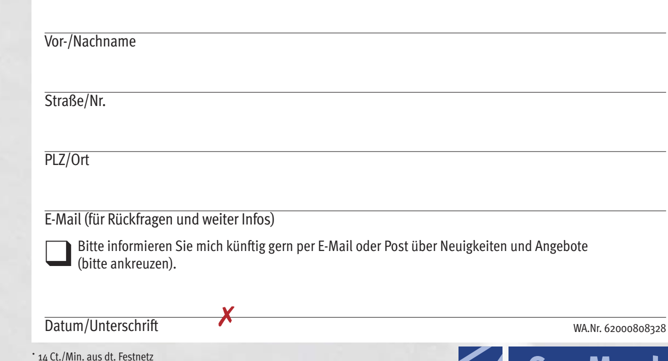
☒ Ja, ich bestelle folgende DVDs auf Rechnung:

Coupon ausschneiden und einsenden an:
GeraMond Kundenservice, Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching

Anzahl	Best.-Nr. (fett gedruckt)	Titel	Preis in €

Ab € 15,– Bestellwert versandkostenfrei**

Einzelheiten zu Ihrem Widerrufsrecht, AGB und Datenschutz finden Sie unter www.geramond.de/agb oder unter Telefon 08105.388 329


Vor-/Nachname

Straße/Nr.

PLZ/Ort

E-Mail (für Rückfragen und weiter Infos)

☐ Bitte informieren Sie mich künftig gern per E-Mail oder Post über Neuigkeiten und Angebote (bitte ankreuzen).

Datum/Unterschrift ✗

WA.Nr. 62000808328

* 14 Ct./Min. aus dt. Festnetz
** Ab Rechnungswert € 15,– und nur innerhalb Deutschlands; sonst in D zzgl. Porto € 2,95, ins Ausland abweichend

GeraMond

Noch schneller geht's per: 0180.532 16 17* 0180.532 16 20* www.geramond.de



Nach seiner Umrüstung auf die hydraulische Teves-Öldruckbremse posierte 1941 der Triebwagen 713 für den Fotografen auf der Neuen Weinsteige. Deutlich ist im linken Frontfenster der Bremshebel zu sehen
ALLE AUFNAHMEN GOTTFRIED BAUER BZW. SLG. GOTTFRIED BAUER

Beschaffungsgrund: Gartenschau 1939

Die Wagen 700-724 der Stuttgarter Straßenbahn ■ 1939 wurde in der Schwaben-Metropole die dritte deutsche Reichsgartenschau durchgeführt. Für diese Veranstaltung beschafften die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) 24 neue Triebwagen, die sehr bald sowohl bei den SSB-Mitarbeitern als auch bei den Fahrgästen als „Gartenschauwagen" bekannt wurden





Als am 1. September 1939 die „Reichsgartenschau" wegen des Kriegsbeginns vorzeitig beendet wurde, wechselten die Gartenschauwagen auf die Linien 4, 25 und 26, wo sie anstelle der kleinen Beiwagen der Reihe 800 mit den Größeren der Reihe 1200/1300 verkehrten



Seit 1972 steht Triebwagen 851 für Sonderfahrten zur Verfügung, hier mit seinem Beiwagen 1390 am 3. Juni 1984 auf dem Gelände der ehemaligen Haltestelle Bahnhof Degerloch-West

Anfang des Jahres 1937 beschloss die Generalversammlung der Stuttgarter Straßenbahnen AG, für den erwarteten zusätzlichen Verkehr anlässlich der auf eine Dauer von vier Monaten konzipierten Reichsgartenschau 1939 auf dem Killesberggelände 20 neue Triebwagen zu beschaffen.

Bei der sofort beginnenden Planung war die Stuttgarter Topographie mit ihren zahlreichen Steilstrecken und engen Kurven maßgebend. Einerseits wollte die SSB größere Fahrzeuge beschaffen, andererseits aber von der bisher bewährten Bauweise als Zweiachser nicht abgehen, um die neuen Motorwagen auf allen Strecken einsetzen und in den vorhandenen Betriebshöfen unterbringen zu können. Ihre Maße waren deswegen von der 1926 bis 1930 beschafften und bewährten SSB-Triebwagenreihe 200 vorgegeben.

Leichtbau erhält den Vorzug

Sicherheitsgründe bewogen die Ingenieure und Techniker, vom bisher üblichen Holzaufbau des Wagenkastens abzusehen und stattdessen der Stahlbauweise den Vorzug zu geben, trotz der sich bereits abzeichnenden vorkriegsbedingten Rohstoffknappheit. Die ersten Entwürfe für die neue Triebwagengeneration sahen für den wagenbaulichen Teil den Bedarf von neun Tonnen Stahl und Eisen vor. Um die erforderliche Materialzuweisung zu erhalten, waren zahlreiche Verhandlungen mit mehreren Reichsstellen notwendig, wodurch sich der Bau der neuen Wagen verzögerte.

Mitte der 30er-Jahre waren deutsche Verkehrsingenieure bemüht, durch Normierung nicht nur bei den Konstruktionskosten Einsparungen zu erzielen, sondern auch die Anschaffungs-, Betriebs- und Unterhaltungskosten deutlich zu senken. Es wurde ein „Wagenbauausschuss" gebildet, welcher in einer Sitzung am 26. Oktober 1937 die Aufstellung fester Richtlinien nach folgenden Grundsätzen beschloss: Anwendung der Leichtbauweise, Normierung der Straßenbahnfahrzeuge und die Anwendung neuer Ersatzstoffe.

Aufgrund dieser Vorgaben entschied die SSB, die neuen Triebwagen in Leichtbauweise herstellen zu lassen. Die Forderung nach Zweckmäßigkeit, Sicherheit und Bequemlichkeit war eine weitere Devise, welche bei der Entwicklung der neuen Fahrzeuge zu beachten war. Die Konstruktion erfolgte weitgehend nach diesen Vorgaben,

Technische Daten

Nr. bei Anlieferung	701 – 710	711 – 713	714 – 724
Nr. ab 1955	651 – 657	658	659 – 667
Nr. ab 1963	851 – 857	858	859 – 867
Hersteller	Uerdingen	ME	ME
Motoren			
Anzahl	2	2	2
Hersteller	AEG[1]	AEG[1]	Siemens
Typ	US 533 aV	US 533 aV	Dy 801a
Leistung	67 Kilowatt (91 PS)	67 Kilowatt (91 PS)	67 Kilowatt (91 PS)
Fahrschalter			
Anzahl	2	2	2
Hersteller	AEG[2]	AEG[2]	Siemens
Typ	VNFB 2.98 Form 15	VNFB 2.98 Form 15	OF Dh 68
Handbremse	Hydraulische Öldruckbremse[4]	Mechanische Klotzbremse[3] [4]	Hydraulische Öldruckbremse[4]
Längenmaße			
Wagenkasten	10.000 mm	10.000 mm	10.000 mm
über Rammbohlen	10.900 mm	10.900 mm	10.900 mm
Fahrgastraum	5.761 mm	5.761 mm	5.761 mm
Plattformen	2.119,5 mm	2.119,5 mm	2.119,5 mm
Radstand	3.000 mm	3.000 mm	3.000 mm
Raddurchmesser	820 mm[5]	820 mm[5]	820 mm[5]
Höhenmaße			
Dachlaufsteg	3.270 mm[5]	3.270 mm[5]	3.270 mm[5]
über Widerstände	3.450 mm[5]	3.450 mm[5]	3.450 mm[5]
Breitenmaße			
über Außenwände	2.067 mm	2.067 mm	2.067 mm
über Regenrinne	2.115 mm	2.115 mm	2.115 mm
Einzelsitz	546 mm	546 mm	546 mm
Doppelsitzbank	1.031 mm	1.031 mm	1.031 mm
Leergewicht			
ohne Ballast	12.500 kg	12.500 kg	12.500 kg
mit Ballast[6]	siehe Anmerkungen	siehe Anmerkungen	s. Anmerkungen
Sitzplätze quer	22 gepolstert	22 gepolstert	22 gepolstert
Stehplätze	35[7]	35[7]	35[7]

[1] 1948–50 erhielten die Triebwagen 714, 720 und 723 AEG-Motoren Typ US 533aV eingebaut und die Triebwagen 706 und 707 Siemens-Motoren Typ DY

[2] 1947/48 Abbau der sog. „Kaffeemühlen" (Fahrschalthilfe)

[3] 1941 Einbau der Teves Hydraulik-Öldruckbremse

[4] 1956 Einbau der Bosch Druckluft-Federspeicherbremse mit Motorkompressor

[5] 1959/60 auf die Radkerne gummigefederte Einringräder (Bauart Bochumer Verein) aufgezogen, neuer Raddurchmesser 850 mm, Wagenhöhe 3.355 mm

[6] Erhöhung des Leergewichts durch Ballasteinbau 1941 auf 13.800 Kilogramm, 1956 nach Einbau der Druckluft-Federspeicherbremse auf 14.000 kg

[7] Anzahl der Stehplätze im Wageninnern 12, Plattform vorne 11, hinten 12; 1958 Erhöhung der amtlichen Stehplätze auf 58

woraus sich eine Materialersparnis von rund 2,5 Tonnen Stahl ergab. Die „Reichsstelle für Wirtschaftsausbau" gab daraufhin die benötigten Mengen an Werkstoffen aus einem Versuchskontingent für die Bestellung von zehn Triebwagen bei der Waggonfabrik Uerdingen AG frei. Der ursprüngliche Auftrag für die Maschinenfabrik Esslingen (ME) über zehn weitere Triebwagen nach dem gleichen Baumuster konnte wegen der Materialersparnis sogar auf 14 erhöht werden.

Modern und schön

Die neue Triebwagengeneration hatte – abgesehen von den Hauptabmessungen – mit den bisher in der württembergischen Metropole eingesetzten Fahrzeugen nichts



Triebwagen 717 gehörte zu den ersten Fahrzeugen, welche die SSB probeweise mit einer Druckluftbremsanlage und 1953 mit einem Scherenstromabnehmer ausrüstete. Als der Zug im Herbst 1953 fotografiert wurde, bestand im Bahnhof Möhringen noch keine Kehrschleife

mehr gemein. Mit ihrer gefälligen Form standen sie für viele spätere Konstruktionen Pate. Äußerlich waren die zehn „Uerdinger" (Nr. 701 bis 710) von den ME-Wagen (Nr. 711 bis 724) nicht zu unterscheiden. Alle wurden im Laufe des ersten Quartals 1939 ausgeliefert, sodass sie am 22. April 1939 zur Eröffnung der Reichsgartenschau eingesetzt werden konnten.

Der Laufgestellrahmen aus versteiften Stahlblechen war weitgehend elektrisch verschweißt, mit Ausnahme jener Verschleißteile, die schnell und leicht auswechselbar sein mussten. Die mit Lenkern starr geführten Radsätze hatten Rollenlager und stützten sich auf unten liegende Blattfedern ab. Erstmals verwendete man bei der SSB anstelle der geschmiedeten Radsterne stahlblechgepresste Räder des Bochumer Vereins mit 700 Millimeter Durchmesser, auf die Radreifen aufgezogen wurden, was einen Raddurchmesser von 820 Millimetern ergab.

An das vollständig geschweißte Kastengerippe aus gekanteten Blechen sind alle Seitenbleche tragend angenietet. Die Plattformen sind an den Wagenkasten ebenfalls genietet, damit etwaige Unfallschäden schneller und einfacher behoben werden können. Der Wagenkasten ist an vier Punkten gummigefedert an den Laufgestellrahmen aufgesetzt und gegen unbeabsichtigtes Abheben mittels Keilverschluss gesichert. Das Mittelteil des Daches bestand aus einer Holzlattung. Der mit einer „gewürfelten"

Gummimatte belegte Fußboden lag 930 Millimeter über der Schienenoberkante, der Plattformboden mit Lattenrost (und Gummimatte für den Wagenführer) dagegen nur 760 Millimeter.

Neue Stirnfronten

Erstmals bei der SSB erfolgte der Plattformabschluss mittels Teleskop-Doppeltüren mit Kiekert-Verschluss. Der Einstieg war an den Außenseiten mit Handläufen gesichert, der Zugang zu der sich verjüngenden Plattform durch einen 915-Millimeter-Haltebügel unterteilt. Ebenfalls neu gegenüber dem bisherigen Erscheinungsbild der Stuttgarter Triebwagen war auch die Stirnfrontgestaltung: Ein breites Mittelfenster ist durch zwei schmälere Seitenfenster eingerahmt, von denen das in Fahrtrichtung rechts liegende verschiebbar zu öffnen ist, damit die Leine des Stangenstromabnehmers in die Sicherung eingehängt werden kann. Über den Stirnfenstern befanden sich Schilderkästen für die Liniennummern und mittig die Zielangabe mittels Filmbändern in der jeweiligen Linienfarbe, welche bei Dunkelheit beleuchtet wurden.

Das Wageninnere war freundlich hell gestaltet, die Decken weiß gestrichen und die Innenwände mit Rüsterholz verkleidet. 22 Fahrgäste fanden Platz auf in Abteilform angeordneten roten, lederbezogenen Polstersitzbänken. Erwärmt wurde das Wageninnere mit AEG-Heizkörpern, gespeist durch den Anfahr- und Bremsstrom bzw. in den Wagenhallen zur Vorheizung mittels Frischstrom. Durch acht Lampen an der Decke des Fahrgastraums sowie je eine Lampe auf den Plattformen waren die Innenräume ausreichend erhellt. Mittels „Liventa-Lüfter" erfolgte die Belüftung des Fahrgastraumes. Das sind kleine Klappen aus Plexiglas, welche oben an den Seitenfenstern je hälftig nach vorne bzw. nach hinten ausgestellt werden konnten. Um das notwendigen Reibungsgewicht zu erreichen, musste der wegen der Leichtbauweise entstandene Gewichtsunterschied mittels Ballast ausgeglichen werden, wenn ein oder mehrere Beiwagen mitgeführt werden sollten.

Die neue Triebwagengeneration der SSB bot den Wagenführern erstmals einen Fah-



Ende Februar 1942 wurde Triebwagen 704, unterwegs auf Linie 26, in einen schweren Unfall verwickelt. Zur Reparatur wurde er zur Hauptwerkstatt Ostheim gebracht, wo er bei dem Luftangriff auf Stuttgart am 29. Juli 1944 total zerstört wurde

Triebwagen 719 war wegen Kriegsschäden von 1945 bis 1949 abgestellt. Bei seiner Wiederherstellung erhielt er anstelle der Liventa-Lüftungsfenster kleine Klappfenster, wie hier im Frühjahr 1950 vor dem Königsbau am Schlossplatz zu sehen ist



Nochmals Triebwagen 717: Der Zug steht hier im Herbst 1953 abfahrbereit an der Haltestelle Hauptbahnhof, die bald darauf viergleisig ausgebaut wurde

rersitz an. Um allen Unkenrufen entgegen zu treten, das ältere Personal könne sich nicht mehr auf diese völlige Neuheit umstellen, waren die Wagenführersitze so gestaltet, dass die Bedienung des Fahrschalters und der Bremsen entweder im Sitzen oder im Stehen erfolgen konnte: An zwei von der Plattformdecke bis zum Fußboden reichenden Haltestangen war ein mit rotem Kunstleder bezogener gepolsterter Klappsitz 745 Millimeter über dem Fußboden anmontiert. Dadurch war es erforderlich, dass für den sitzenden Wagenführer die Pedale für die Fußglocke und der Lösestift für die hydraulische Bremse (siehe unten) ein zweites Mal und etwas erhöht auf einem Podest vorhanden sein mussten.

Technische Ausrüstung

Die neuen Triebwagen besaßen ein für Stuttgart neues Handbremssystem: Anstelle der seither bei der SSB eingesetzten mechanischen Klotzbremse, die über Handspindelkurbeln bedient werden musste, erhielten die Triebwagen 701 bis 710 sowie 714 bis 724 eine hydraulische Öldruck-Handbremse der Firma Alfred Teves, Frankfurt.

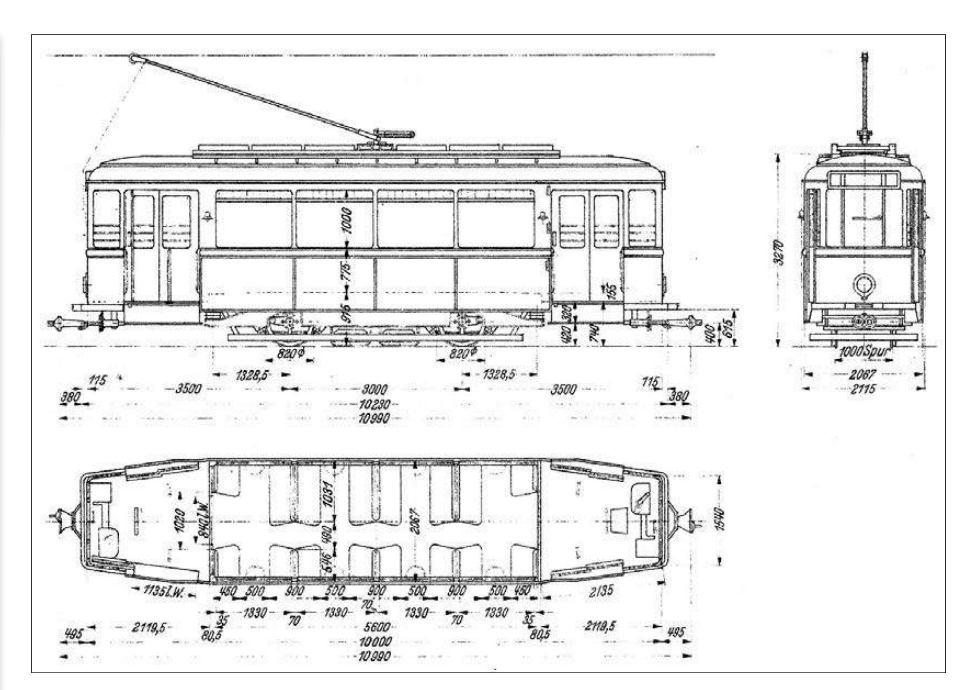
Die Gartenschauwagen und ihr Verbleib

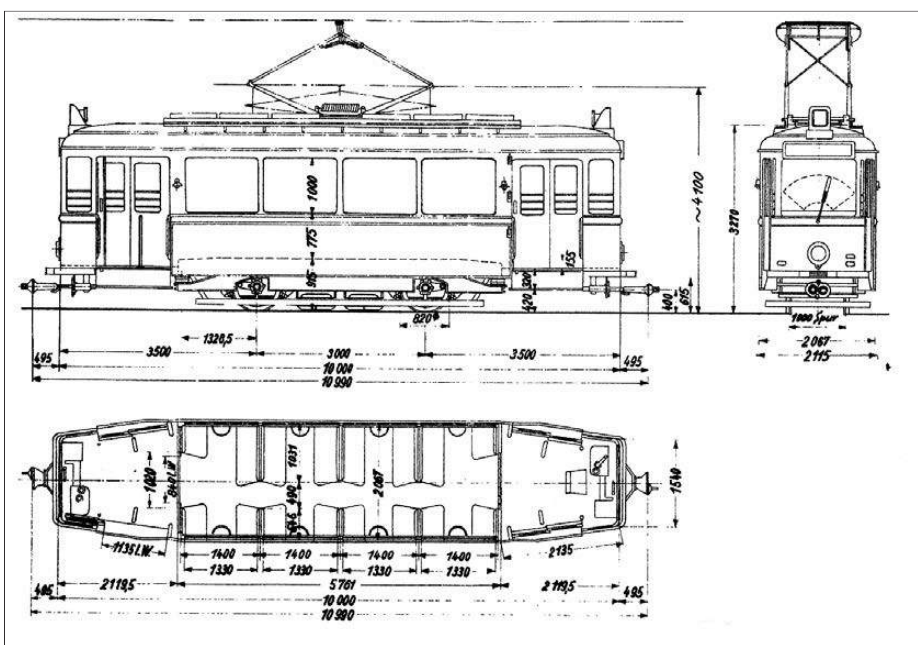
Nr. ab 1939	Nr. ab 1955	Nr. ab 1963	Verbleib
701	–	–	KV 1944
702	651	851	1)
703		852	† 1969
704	–	–	KV 1944
705	653	853	† 1969
706	654	854	† 1975 3)
707	655	855	† 1969
708	–	–	KV 1944
709	656	856	† 1974
710	657	857	† 1969
711	–	–	KV 1944
712	–	–	KV 1944
713	658	858	† 1969
714		859	2)
715	660	860	† 1971
716	–	–	KV 1944
717	661	861	† 1972
718	–	–	KV 1944
719	662	862	† 1972
720	663	863	† 1972
721	664	864	† 1971
722	665	865	† 1971
723	666	866	† 1971
724	667	867	† 1971

1 Ab 1972 für Sonderfahrten von der Verschrottung zurückgestellt, ab 1976 für den öffentlichen Verkehr zugelassener Museumstriebwagen

2) 1972 an das Deutsche Straßenbahnmuseum e.V in Sehnde-Wehmingen abgegeben, von dort 2003 zurückgekauft. Wird zum für den öffentlichen Verkehr zugelassenen Museumstriebwagen 714 zurückgebaut bzw. rekonstruiert

3) Für einen Münchner Straßenbahnfreund abgestellt, 1975 verschrottet, da nicht abgeholt





Die Zeichnung oben von 1939 zeigt den Gartenschauwagen in seiner ursprünglichen Form, unten die Wagen nach ihrem Umbau 1955 unter anderem mit Scherenstromabnehmer

Die Triebwagen 711 bis 713 wurden von der Maschinenfabrik Esslingen (ME) mit dem bisher in Stuttgart üblichen Klotzbremssystem ausgeliefert. 1941/42 wurden sie nachträglich den anderen angeglichen, sie erhielten ebenfalls die Öldruckbremse von Teves eingebaut.

Neuartige Handbremse

Die Öldruck-Handbremse wurde mittels eines senkrecht stehenden, an den Hauptpumpenzylinder angeflanschten Handbremshebels bedient. Diesen hatte der Wagenführer mit einem oder mehreren Hüben gegen seinen Körper zu ziehen. Der dadurch erzeugte Druck presste das Öl aus dem Ausgleichsbehälter über Bremsleitungen in die Bremszylinder an den zangenförmigen Radbremsen: Bremsbacken drücken von zwei Seiten auf die Bremsscheiben des Rads, welches dem Antriebszahnrad (in Fahrtrichtung gesehen jeweils vorne rechts) gegenüber lag. Ein Rückschlagventil verhinderte das Rückfließen des Öls aus den Bremszylindern. Zum Lösen der Bremse musste der Wagenführer den Handbremshebel ganz nach vorne schieben und dabei die Sicherungsraste mittels Knopfdruck nach unten drücken, um dadurch eine Sperre zu überwinden. Gleichzeitig war mittels des Pedals der Kolben des Löseventils zu betätigen, wodurch das Bremsöl wieder in den Ausgleichsbehälter zurückfließen konnte. Die Zange mit den Bremsbacken zog nun eine gespannte Rückholfeder in die Ausgangslage zurück. Die Bremse konnte entweder nur von einer der beiden Plattformen oder von beiden gleichzeitig betätigt werden. Um ein unbefugtes Betätigen bzw. Lösen zu unterbinden, musste der Handbremshebel in der Abschlussstellung mittels eines Vorlegebügels gesichert und der Stift des Lösepedals abgezogen werden.

Die elektrische Ausstattung

Sowohl die von AEG als auch jene von Siemens für die Triebwagen 701 bis 724 gefertigten Fahrmotoren hatten eine Leistung von 67 kW bei 500 Volt und 570 Umdrehungen in der Minute. Sie konnten untereinander ausgetauscht werden, weshalb die

Einsatzstrecken

Einsatz-Zeitraum	Linie	Strecke	Beiwagen-Reihe	Betriebshof-Nummer	Bemerkungen
1939	10	Reichsgartenschau – Schlossplatz – Geroksruhe – Sillenbuch	800	4,6	Wegen der Steilstrecken in der Birkenwaldstraße und Alexanderstraße war nur ein leichter Beiwagen zugelassen
1939–1941	4	Untertürkheim – Ostendplatz – Stöckach – Charlottenplatz – Hölderlinplatz	1200/1200	4	–
1939–1941	25	Obertürkheim – Untertürkheim – Schlachthof – Stöckach – Schlossplatz	1300/1300	4	Beiwagenreihe 1300 mit Polstersitzen, ab 1953 in die Reihe 1200 eingereiht
1939–1941	26	Obertürkheim – Hedelfingen – Schlachthof – Stöckach – Schlossplatz	1300/1300	4	–
1941–1960	5	Stammheim (ab1949) – Zuffenhausen – Schlossplatz – Degerloch – Möhringen	1400/1400	8, 11, 13	Zwei Beiwagen der Reihe 1200 waren für den Betrieb auf der Neuen Weinsteige zu schwer, nur die kürzeren 1400er erlaubt
1941–1954	16	Gerlingen (ab 1948) – Feuerbach – Schlossplatz – Degerloch – Möhringen	1400/1400	11,13	Linie 16 erhielt am 3. Mai 1954 die Liniennummer 6
1954–1959	6	Gerlingen – Feuerbach – Schlossplatz – Degerloch – Möhringen	1400/1400	11,13	–
1959–1965	16	Weilimdorf – Nordbahnhof – Schlossplatz – Degerloch – Möhringen	1300	11,13	Nur während der Hauptverkehrszeiten
1962–1964	17	Feuerbach – Schlossplatz – Leipziger Platz	1300	13	Nur während der Hauptverkehrszeiten
1965–1967	7	Doggenburg – Wilhelmsbau – Degerloch – Möhringen	1300	2,9	–
1965–1969	31	Vaihingen – Möhringen – Plieningen	1300/1300	12	–
1967–1969	12	Heslach – Schlossplatz – Berg – Hallschlag	1300/1300	2, 5, 9	Nur während der Hauptverkehrszeiten
1965–1971	E	Verschiedene Strecken	1300	5, 8, 9 11,12, 13	Nur während der Hauptverkehrszeiten
1969–1972	–	–	–	5,9,12,13	Rangierwagen

Betriebshof 2: Westend
Betriebshof 4: Ostheim
Betriebshof 6: Vogelsang
Betriebshof 8: Zuffenhausen
Betriebshof 9: Heslach
Betriebshof 11: Degerloch
Betriebshof 12: Möhringen
Betriebshof 13: Feuerbach

Aufhängung am Laufgestell sowie Abstand und Abmessung der Tatzlager bei beiden Typen übereinstimmten.

Auch die beiden „Vielstufen-Nockenfahrschalter“ von AEG bzw. Siemens waren sehr stark angeglichen. Sie besaßen jeweils 23 Fahrstufen, von denen die erste in Reihen- und Parallelschaltung sowie die Dauerstellungen gerastet waren. Da die Bremsstufen bei Talfahrten als Dauerstufen eingesetzt werden konnten, waren bei den AEG-Schaltern alle 17 Bremsstufen gerastet, bei denen von Siemens dagegen lediglich die ersten zehn und die vorletzte (16.). Die 16. Stufe war hier besonders deutlich spürbar gerastet, da die 17. und zugleich letzte Stufe zusätzlich den Frischstrom für die vier elektromagnetischen Schienenbremsen einschaltete. Die Schienenbremsen konnten außerdem bei jeder Bremsstufe (auch bei den AEG-Fahrschaltern) durch Betätigung eines Druckknopfes eingeschaltet werden.

Damit für die Wagenführer die Abstufungen bei den neuen AEG-Fahrschaltern spürbarer wurden, ließ die SSB eine Schalthilfe aufbauen. Bei den bisher verwendeten Fahrschaltern war die „Nullstellung“ der Fahrkurbel auf „11 Uhr“ ausgelegt. Zur Schaltung der einzelnen Fahrstufen musste die Kurbel nach rechts im Uhrzeigersinn bis zur „18-Uhr-Stellung“ bewegt werden. Die Bemsstufen begannen ebenfalls an der „11-Uhr-Stellung“, die Fahrkurbel musste im Gegenuhrzeigersinn nach links bis „7 Uhr“ gedreht werden. Bei der Schalthilfe, die vom Straßenbahnpersonal scherzhaft als „Kaffeemühle“ verspottet wurden, lagen die Fahrstufen in der Rechtsdrehung von 11 bis 22 Uhr und die Bremsstufen in der Gegenrichtung von 11 bis 2 Uhr.

Dank des neuartigen Bremssystems konnte die zulässige Höchstgeschwindigkeit der Reihe 701 bis 724 sofort auf 45 km/h festgelegt werden, während bisher lediglich maximal 40 km/h genehmigt waren.

Umbauten

Bereits im Jahr 1941/42 wurden die Triebwagen 711 bis 713 durch den Einbau der hydraulischen Öldruck-Handbremse von Teves anstelle der mechanischen Klotzbremse den anderen Gartenschauwagen angeglichen. Vor dem Einsatz der Triebwagen 701 bis 724 ab Sommer 1941 auf den „Neue-Weinsteige-Linien 5 und 16“ mit zwei Beiwagen der Reihe 1400 musste der Anpressdruck dieser Triebwagen erhöht werden. Durch eine 1.250 Kilogramm schwere Stahlplatte wurde das Reibungsgewicht auf 13.800 Kilogramm erhöhte. Doch bereits 1944 musste die SSB den Stahlballast als „kriegswichtiges Material“ wieder ausbauen und an die Mobilmachungsstelle abliefern. Dafür erhielten die Triebwagen ersatzweise Betonplatten. Bei dieser Umbauaktion gingen die Triebwagen 708, 716 und 718 durch den Bombenangriff auf die SSB-Hauptwerkstatt Ostheim in der Nacht vom 25. zum 26. Juli 1944 verloren. Auch der dort abgestellte unfallbeschädigte Triebwagen 704 ging dabei in Flammen auf. Die Triebwagen 701, 711 und 712 verlor die SSB beim Einsatz auf der Linie 5 während anderer Fliegerangriffe auf Stuttgart. 17 Gartenschauwagen, welche später bei der SSB das Kürzel „GS“ erhielten, hatten den Zweiten Weltkrieg mehr oder weniger beschädigt überstanden. Sie erhielten bereits 1948 anstelle des Betonballastes wieder 1.250 Kilogramm schwere Stahlplatten eingebaut.

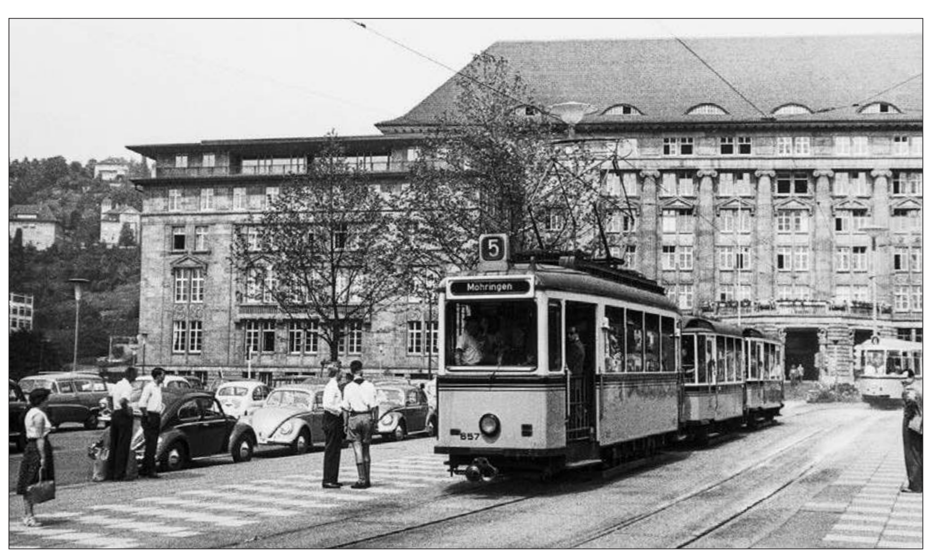
Die „Liventa-Lüftungskiemen“ an den Seitenfenstern waren zum Teil undicht geworden und es herrschte in manchen Triebwagen ständig eine unangenehme Zugluft, welche insbesondere die im Wageninnern stehenden Fahrgäste sehr störte. Da keine Ersatzteile zu bekommen waren, ließ die SSB stattdessen nach innen abklappbare Lüftungsfenster einbauen.



Blick in das elegante Innere: Deutlich sind auf der Plattform die zwei Stangen zu erkennen, an denen der klappbare Fahrersitz mit Haltestab anmontiert war FOTO: SLG. SHB



Kurz vor einem Generalumbau entstand 1955 dieses Foto von Tw 653 in der Schleife Gerlingen



Von 1942 bis 1960 waren die Gartenschauwagen auf der Linie 5 von Möhringen nach Zuffenhausen bzw. ab 1950 Stammheim unterwegs. Hier ist Triebwagen 657 im Sommer 1957 vor dem Gebäude der früheren Eisenbahndirektion zu sehen

Im Oktober 1964 steht an der Kuppelendstation Bopser als „Siebener" abfahrbereit der Triebwagen 655 zusammen mit dem von seiner Form her dazu passenden Beiwagen 1393



Auf der Linie 5 ereigneten sich anfangs des Jahres 1951 mit Triebwagen der Reihe 200 wegen Versagens der Bremsen mehrere schwere Unfälle, was die SSB veranlasste, Versuche mit weiteren unabhängigen Bremssystemen durchzuführen. In Zusammenarbeit mit der Firma Bosch kamen verschiedene Druckluftbremssysteme zum Einsatz. Neben drei Triebwagen der Reihe 200 bekam auch der Triebwagen 717 zusammen mit den Beiwagen 1407 und 1408 eine der neuen Bremssysteme installiert. Dieser Zug erhielt im Frühjahr 1951 eine LKW-Druckluftbremse eingebaut: Die erforderliche Bremsluft wurde von einem elektrisch angetriebenen Motorkompressor erzeugt, welche zu dem Druckbehälter im Triebwagen und über gekuppelte Druckluftschläuche zu denen in den Beiwagen gepumpt wurde. Das Ventil zum Betätigen der Bremsen musste vom Wagenführer mittels eines rechts neben dem Teves-Handbremshebel installierten kleinen Hebels bedient werden.

Ab Frühjahr 1953 erprobte die SSB auf der Linie 5 (auf deren damaligem Linienverlauf mehrere steile Bergstrecken, in Zuffenhausen die niedrigste Durchfahrtshöhe des gesamten SSB-Netzes und zahlreiche enge Kurvenradien zu bewältigen waren) den Fahrbetrieb mit Scherenstromabnehmern. Hierfür rüstete die



Als 1995 das Straßenbahnmuseum Stuttgart im ehemaligen Betriebshof Zuffenhausen vorübergehend eine Bleibe hatte, rollte an Öffnungstagen der Triebwagen 851 mit dem Beiwagen 1390 auf der Museumslinie 19 zwischen Stammheim und dem Kelterplatz in Zuffenhausen, hier 1996

Hauptwerkstatt Ostheim zunächst die Triebwagen 702, 703, 705 und 717 um.

Modernisierung

Ab 1955 erhielten alle Gartenschauwagen – welche inzwischen die Fahrzeugnummern 651 bis 667 trugen, da ihre bisherigen Nummern für die neuen Triebwagenreihe 700, Typ T2 benötigt wurden – einen „Generalumbau", durch den sich das Fahrzeuggewicht auf 14.000 Kilogramm erhöhte: Die reparaturanfällig gewordene Teves-Öldruckbremse ersetzte die SSB durch die seit 1953 eingeführte Bosch-Druckluft-Federspeicherbremse mit elektrischem Motorkompressor und Druckluftbehälter. Statt der bisher in Stuttgart üblichen „Stängele" kamen Scherenstromabnehmer zum Einbau. Bei der Plattform-Umgestaltung löste ein hoher, rot gepolsterter, in Stahlleisten am Fußboden arretierbarer beweglicher Wagenführerstuhl den spartanischen Fahrer-Klappsitz ab. Dadurch entfielen auch die beiden Haltestangen samt dem daran befestigten Rückenlehnengurt.

An den Stirnseiten machten die bisherigen unterteilten Fensterfronten einer großen, ungeteilten Frontscheibe Platz und alle Fenster wurden mit in Gummi gelagerten Sicherheitsglasscheiben ausgestattet. Anstelle der kleinen Kästen über den Außenfenstern mit den Linienfilmen erschien auf den Plattformdächern der bei der SSB jetzt übliche, innen beleuchtete Dachkasten für den schwarzen Linienfilm mit weißen Ziffern. Die Holzpolsterbänke wurde bei einigen Triebwagen gegen eine leichtere, stählerne Bestuhlung mit roten Polstersitzen für 22 Fahrgäste ausgetauscht. Da die Instandhaltung der bisherigen „Kiekert-Verschlüsse an den Plattform-Teleskopschiebetüren immer schwieriger wurde, ersetzte sie die SSB bei einigen Triebwagen durch die seit Jahrzehnten gebräuchlichen „Türke-Schlösser".

1959/60 zog die Hauptwerkstatt der SSB auf die Radkerne der Triebwagen 651 bis 667 gummigefederte Einringräder (Bauart Bochumer Verein) auf, wodurch sich der Raddurchmesser auf 850 Millimeter und die Wagenhöhe auf 3.335 Millimeter vergrößerte und eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h zugelassen wurde.

Museumstriebwagen

Ab Herbst 1969 konnte auf die fünf Gartenschauwagen 852, 853, 855, 857 und 858 verzichtet werden, und sie wurden verschrottet. Die restlichen zwölf der zwischenzeitlich über 30 Jahre alten Fahrzeuge waren nur noch in den Hauptverkehrszeiten als E-Wagen im SSB-Netz unterwegs. Aber auch diese Dienste erübrigten sich bald. Nach den Sommerferien 1970 rückte nur noch der Triebwagen 861 mit dem Beiwagen 1394 vom Betriebshof Zuffenhausen auf einem E-Kurs aus. Ab dem 30. August 1971 endete schließlich auch dieser letzte Planeinsatz und damit die 32 Jahre dauernde Ära der Gartenschauwagen. Die fünf Triebwagen 860 und 864–867 mussten den Weg allen alten Eisens antreten. Lediglich die letzten sieben dieser schönen und bei den Mitarbeitern der SSB und den Fahrgästen gleichermaßen beliebten Triebwagen durften in einigen Betriebshöfen der SSB noch als Rangierwagen ihr Gnadenbrot verdienen. Doch im Sommer 1972 ging auch diese Episode zu Ende und sie wurden aus dem Bestand genommen.

Das Deutsche Straßenbahnmuseum e. V., Hannover erwarb 1972 den Triebwagen 859 (ex 659, ex 714) für seine Sammlung, worauf das Fahrzeug sofort seine große Reise nach Sehnde-Wehmingen antrat. Nachdem im Herbst 1972 die drei Triebwagen 861–863 und 1974 der 856 vom Schneidbrenner zerlegt worden waren, blieben nur noch die beiden Gartenschauwagen 851 und 854 in Stuttgart übrig. Doch auch dem 854, den ursprünglich ein Münchner Straßenbahnsammler übernehmen wollte, wurde schließlich 1975 einem Schrottverwerter übergeben, nachdem er trotz mehrfacher Aufforderung nicht abgeholt worden war.

Mehr Glück hatte der Triebwagen 851 (ex 651 ex 702). Dieser wurde von den Verkehrsfreunden Stuttgart e.V. zu verschiedenen Sonderfahrten angemietet, so beispielsweise auch zur Verabschiedung eines Teilstücks der Linie 8, das am 9. Mai 1972 auf Omnibus umgestellt wurde. Zwar schrieb im Frühjahr 1971 der SSB-Vorstand an die damaligen Straßenbahnfreunde, die

Literatur

- Zeitschrift **„Verkehrstechnik"** Heft vom 20.1.1939 und Heft 7 vom 16.7.1939
- Gottfried Bauer/Ulrich Theurer: **Die Fahrzeuge der Stuttgarter Straßenbahnen,** Verlag Eisenbahn, Villigen AG (Schweiz)
- **SHB-Sammelblatt Nr. 1** der Stuttgarter Historische Straßenbahnen e.V.
- Gottfried Bauer: **Straßenbahnen in Stuttgart „Über Berg und Tal mit der SSB",** GeraMond Verlag, München

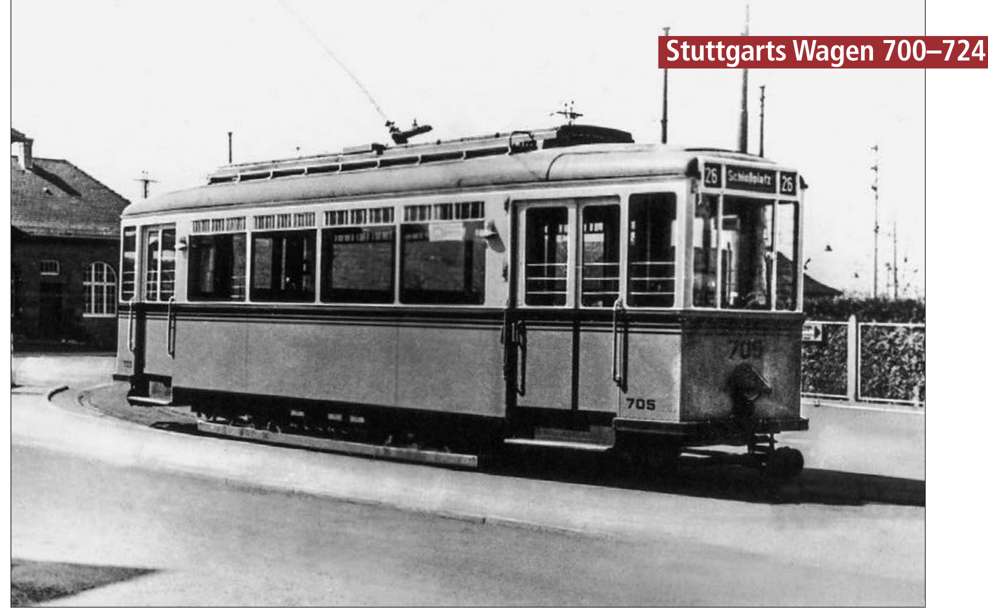
sich um den Erhalt historischer SSB-Fahrzeuge bemühten, dass aus Sicht der SSB für die Aufbewahrung ausgemusterte Fahrzeuge „kein betriebliches, geschweige denn ein öffentliches Interesse" bestünde. Trotzdem hinterstellte die SSB im Betriebshof Ostheim acht noch vorhandene alte Trieb- und Beiwagen. Diese kleine Sammlung erweiterte sich 1972 um den Triebwagen 851 mit seinem Beiwagen 1390. Dort döste er – von ganz wenigen Ausflügen auf das SSB-Netz bei Sonderfahrten abgesehen – mehrere Jahre vor sich hin.

SHB-Aktivitäten

Die Bemühungen des 1976 gegründeten Vereins „Straßenbahnmuseum Stuttgart e.V. (SMS)" rückte den Triebwagen 851 kurz ins Blickfeld der Öffentlichkeit – er wurde jetzt offizieller Museumstriebwagen – aber nach dem Scheitern dieses Vereins drohte er fast wieder in Vergessenheit zu geraten. Eine Gruppe unverdrossener Straßenbahnfreunde, die sich ab 1984 aktiv um die Rekonstruktion historischer SSB-Fahrzeuge verdient machte, führte dazu, dass nun die SSB ihrerseits eine Arbeitsgruppe bildete mit dem Ziel, Möglichkeiten für ein Nahverkehrsmuseum in Stuttgart zu untersuchen. Die Bemühungen dieser beiden Gruppen führte schließlich 1987 zur Gründung des Vereins „Stuttgarter Historische Straßenbahnen (SHB) und 1989 zur Eröffnung des Straßenbahnmuseums in Gerlingen. Als Zubringer zum Museum wurde die Oldtimer-Straßenbahnlinie 23 (Hauptbahnhof – Wilhelma – Pragsattel – Giebel – Gerlingen) eingeführt, durch die auf den Triebwagen 851 wichtige Aufgaben zukamen. Damit dieses fast 80 Jahre alte formschöne Fahrzeug auch heute noch seine Runden auf den verlieben Gleisen der historischen Meterspur der SSB von der Straßenbahnwelt in Bad Cannstatt zum Berliner Platz bzw. über den Nordbahnhof und Schlossplatz zur Geroksruhe drehen darf, musste er den modernen Gegebenheiten des Stuttgarter Stadtbahnbetriebs angepasst werden. Diese neuen Geräte und Einrichtungen konnten aber so im Fahrzeug untergebracht werden, dass sein äußeres Erscheinungsbild und sein Fahrgastraum davon nicht betroffen sind.

Der 1972 nach Sehnde-Wehmingen bei Hannover verkaufte Gartenschauwagen 859 (ex 659 ex 714) stand dort die meiste Zeit im Freien abgestellt, wodurch sein Zustand sehr in Mitleidenschaft gezogen wurde. 2003 bot sich dem Verein SHB die Gelegenheit, diesen bei der SSB nur geringfügig modernisierten Triebwagen zurückzukaufen mit dem Ziel, ihn wieder in seinen Lieferzustand von 1939 zurückzubauen und als historisches Fahrzeug auf den meterspurigen Museumsstrecken in Stuttgart einzusetzen. Dieser Rückbau soll unter weitgehender Verwendung der seinerzeit gebräuchlichen Materialien und der damals üblichen Handwerkskunst stattfinden. Da diese Aufgabe in Stuttgart aus Kapazitätsgründen weder durch SSB, noch durch die ehrenamtlich tätigen Mitglieder der SHB ausgeführt werden kann, musste sie an außenstehende Unternehmen,die Robert-Bosch-Gewerbeschule in Stuttgart-Zuffenhausen und die Geraer Verkehrsbetriebe – vergeben werden. Durch diese Fremdvergabe entstehen dem Verein SHB nach einer ersten Kalkulation Kosten in Höhe von 175.000 Euro, welche die Vereinsmitglieder alleine nicht stemmen können, weshalb sie eine großangelegte Spendenaktion ins Leben gerufen haben. Durch die im Jahr 2015 eingetretene Insolvenz der Geraer Verkehrsbetriebe verzögert sich allerdings die Wiederherstellung dieses Fahrzeugs, auf das in Stuttgart sehnsüchtig gewartet wird, leider auf eine heute noch nicht absehbare Zeit.

GOTTFRIED BAUER



Der Anfang: Für ein Werbefoto wurde der fabrikneue Triebwagen 705 im April 1939 zur Endstation der Linie 26 in Obertürkheim gefahren

Das Ende: Den Straßenbahnfreunden blutete das Herz, als sie miterleben mussten, wie die Gartenschauwagen 1971 im alten Bahnhof Möhringen den „Weg allen alten Eisens" gehen mussten





Tw 1002 in seiner kurzzeitigen blau/weißen Lackierung und mit zeitgenössischer Werbung bei einer Sonderfahrt für Verkehrsfreunde am 27. Mai 1967 PETER BOEHM, SLG. AXEL REUTHER

Für oben und unten

Die Stadtbahnwagen-Prototypen U6 für Frankfurt (Main) ■ Für den Betrieb auf der ober- und unterirdisch konzipierten Frankfurter Stadtbahn lieferte Düwag zwei Prototypen, die ihrer Zeit weit voraus waren und für den Serienbau von Stadtbahnwagen wertvolle Erkenntnisse lieferten

Im Jahre 1961 beschloss der Stadtrat von Frankfurt am Main den Bau eines Stadtbahnsystems. Dieses sollte im Bereich der Innenstadt in Tunneln fahren und in den Außenbezirken oberirdisch auf eigenem Bahnkörper verlaufen, wozu die vorhandenen Straßenbahnstrecken entsprechend angepasst werden sollten.

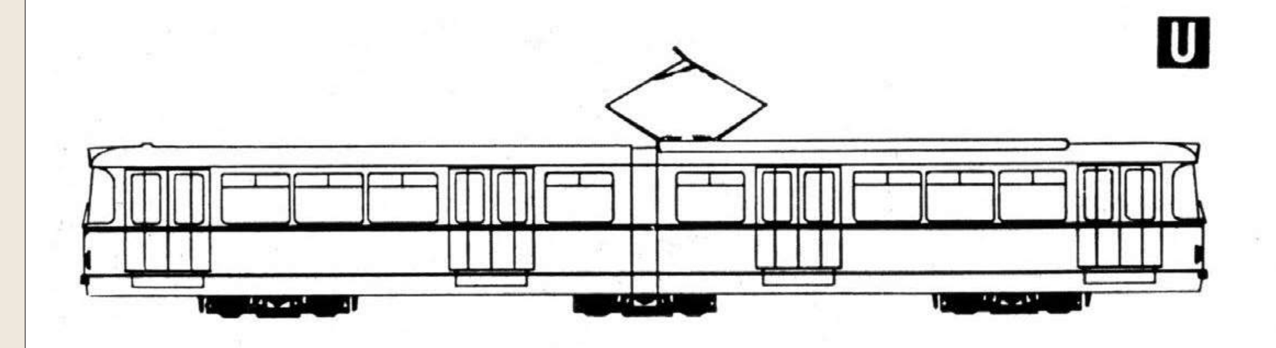
Für diese hier erstmalig „Stadtbahn" genannte Betriebsform war ein dafür geeignetes Fahrzeug zu entwickeln. Dies übernahm die Düwag und betrat damit im Jahre 1963 absolutes Neuland, da es hierfür keine Vorbilder gab. Als Basis diente der bewährte sechsachsige Gelenkstraßenbahnwagen aus gleichem Hause, der an die großzügigeren Stadtbahn-Trassierungen anzupassen war. So erhielt er eine Breite von 2,65 Metern und eine Länge von 21,80 Metern. Im Innenraum konnten daher beidseitig des Ganges Doppelsitze in Abteilform angeordnet werden.

Zunächst ein Ausstellungswagen

Da in der Übergangsphase zum vollwertigen Stadtbahnbetrieb aber auch vorhandene Strecken befahren werden mussten, war auch dies bei der Konstruktion zu berücksichtigen. Dies verursachte bei der Konstruktion zahlreiche Schwierigkeiten, führten zu notwendigen Umplanungen und Kompromissen und damit zu Verzögerungen. Im Hinblick auf die 1965 in München stattfindende Verkehrsausstellung (IVA 65), auf der ein derartiges Fahrzeug gezeigt werden sollte, begann die Düwag 1964 mit dem Bau eines Prototypen mit der Typenbezeichnung „U6" (U-Bahnwagen mit sechs Achsen), wobei bemerkenswert ist, dass hier noch von einem U-Bahn- und nicht einem Stadtbahnwagen gesprochen wird. Bei diesem Wagen stand zunächst die stationäre Demonstration im Vordergrund, weshalb er trotz fehlender betrieblicher Bewährung Klapptrittstufen an den Türen erhielt, welche die Einsatzmöglichkeiten bei unter-

Technische Daten: U6

Länge:	21,80 m
Breite:	2,65 m
Laufgestell Mittenabstand	7,27 m
Achsstand im Laufgestell:	1, 80 m
Fußbodenhöhe über S.O.:	0,94 m
Leergewicht:	26,0 t
Antriebsleistung:	2x 150 kW
Platzangebot:	64 Sitz- und 167 Stehplätze



Zeichnerische Seitenansicht des U6-Prototypen aus einer Werbung des Herstellers Düwag
SLG. AXEL REUTHER

schiedlichen Bahnsteighöhen demonstrieren sollten. Auf die ursprünglich geplanten, mit Druckluft betätigten Schiebetüren nach Berliner Vorbild wurde zugunsten der bekannten Falttüren des Herstellers verzichtet.

Im Gelände der Ausstellung entstand ein künstlicher Tunnelbahnhof mit Hochbahnsteigen, in den der Frankfurter Gelenkwagen mit der Nummer 1001 mit Kränen abgesenkt und nach deren Ende auch wieder ans Tageslicht geholt wurde. Noch während der Münchner Ausstellung war aber bei seinem künftigen Arbeitgeber die Entscheidung gefallen, aus Kosten- und Wartungsgründen auf den Einbau von Klappstufen zu verzichten.

Fertigstellung beider Wagen

Nach Ende der IVA ging der Wagen zunächst ins Herstellerwerk zurück. Hier erfolgte der Ausbau der Klapptrittstufen und die technische Komplettierung. Gleichzeitig wurde auch mit der Herstellung eines zweiten Prototypen (1002) begonnen, der ohne Klappstufen gebaut wurde. Vom schnellen Ausbau des Stadtbahnnetzes auf hohe Bahnsteige war nämlich aus Kostengründen nicht mehr die Rede, vielmehr sollten auch angepasste normale Straßenbahnwagen für längere Zeit eingesetzt werden, was die maximale Bahnsteighöhe auf 56 Zentimeter festlegte und die im Inneren der Stadtbahnwagen vorhandene Stufe von einem kurzfristigen Provisorium zu einer längeren Einrichtung machte, was zu viel Kritik führte.

Tw 1001 gelangte im Mai 1966 nach Frankfurt und wurde an einem Tag der offenen Tür in einer bereits fertiggestellten Tunnelstation der Öffentlichkeit präsentiert. Den auf der IVA vorhandenen grauen Zierstreifen unter den Fenstern hatte er verloren, dafür trug er das neue Stadtbahnsymbol „Rad auf Schiene“ an den Fronten. Tw 1002 kam im Frühjahr 1967 nach Frankfurt. Er besaß zunächst einen blauen Anstrich mit umlaufendem weißen Band zwischen Fenstern und Schürze sowie dem Stadtbahnsymbol auf den Fronten. Beide Fahrzeuge waren mit der elektronischen Siematic-Steuerung ausgestattet worden, die zuvor bei Straßenbahnwagen gemeinsam mit dem Konkurrenzprodukt Geamatic der AEG getestet worden waren. Mit den beiden Wagen waren nun auch Erprobungen im Zugverband möglich.

Der richtige Anstrich?

Für die Findung des endgültigen Aussehens gab es 1967 einige Farbspiele. Die zunächst gewählten Blautöne erinnerten zu sehr an München, sodass zunächst ein Anstrich komplett in Rot erfolgte. Damit wirkten sie sehr dunkel, sodass nach kurzer Zeit zwischen Fensterunterkante und Schürze ein umlaufendes weißes Band das Rot ersetzte und damit das endgültige Äußere der Frankfurter Stadtbahnwagen gefunden war.

Zu diesem Zeitpunkt war bereits klar, dass es beim Bau der Serienfahrzeuge zu einer Reihe von Veränderungen kommen musste, um die bei den Prototypen erkannten Schwachstellen beseitigen zu können. Diese erhielten dann auch die Typenbezeichnung U2, während die Prototypen nun als U1 bezeichnet wurden und die Zahl der Achsen keine Rolle mehr spielte. Damit blieben die beiden Prototypen Einzelstücke, was sie nach Ablieferung der Serienwagen ab 1968 zu unbeliebten Außenseitern werden ließ. Sie erhielten 1968 die Nummern 301 und 302, während die U2-Serienwagen mit 303 begannen.

Prototypen bleiben Außenseiter

Die nicht mit den Serienwagen kuppelbaren Prototypen kamen bis Mitte der 70er-Jahre zumeist im Berufsverkehr als Zweiwagenzug zum Einsatz. Tw 301 erhielt anschließend wieder seine Ursprungslackierung und die alte Nummer 1001 zurück, blieb aber ansonsten im Zustand seiner Lieferung nach Frankfurt, also ohne die ursprünglichen Klapptrittstufen. Als designiertes historisches Fahrzeug stand er etliche Jahre in der alten Wagenhalle Neu Isenburg abgestellt, ehe er in der zweiten Hälfte der 1980er-Jahre im Nahverkehrsmuseum in Schwanheim seinen Platz erhielt. Tw 302 (ex 1002) ist 1979 ausgemustert und verschrottet worden. AXEL REUTHER

Literaturhinweise

- Fester, J.: Entwicklungstendenzen bei der Gestaltung der Schienenfahrzeuge der Nahverkehrsbetriebe, dargestellt am U6-Wagen für die Stadtbahn in Frankfurt a.M., in: Verkehr und Technik, Heft 6/7-1965
- Brand, W.: Moderne Fahrzeuge für U-Straßenbahnen, in: Nahverkehrs-Praxis, Heft 1/1966
- Müller, C.D.: Der Frankfurter U6-Wagen, in: Der Stadtverkehr, Heft 7/1966

Tw 1001 bei seinem ersten Auftritt in Frankfurt während eines Tages der Offenen Tür 1966 in der provisorisch fertiggestellten Haltestelle Miquel-/Adickesallee WALTER STEINBERGER, SLG. VDVA



Die Unterschiede zwischen den Prototypen und den Serienfahrzeugen werden auf diesem Vergleichsfoto von 1976 im Betriebshof Heddernheim gut sichtbar KLAUS MAYEN, SLG. AXEL REUTHER





Unentbehrliche Helfer

Rostocks Arbeitswagen ■ Nur recht selten widmen sich Straßenbahnfreunde Arbeitswagen; dabei handelt es sich oft um hochinteressante Umbauten, die häufig ein beträchtliches Alter aufweisen und vielfach Aufgaben erfüllen, die man oft längst anderen Fahrzeugen des Normalbetriebs oder gar Straßen-Kraftfahrzeugen übertragen hat

Rostock hat bis heute einen abwechslungsreichen und durchaus interessanten Arbeitswagenfuhrpark vorzuweisen, auch wenn sich in den vergangenen Jahren auch hier ein kleiner Generationenwechsel vollzogen hat. Bekannt war die Hansestadt an der Ostsee vor allem für die zahlreichen LOWA-Arbeitswagen, deren Entstehungsgeschichte ihren Ausgang mit der Stilllegung der „alten“ Linie 4 am 24. März 1974 nimmt. Durch diese Einstellung waren mit einem Male etliche Zweirichtungswagen entbehrlich geworden, besaßen doch die beiden verbleibenden Strecken vom Hauptbahnhof zum Neuen Friedhof und nach Marienehe an den jeweiligen Endpunkten Wendeschleifen. Einige Triebwagen musterte der Nahverkehrsbetrieb Rostock (NVR) aus, doch für zunächst sechs Triebwagen zeichneten sich neue Einsatzmöglichkeiten als Arbeitsfahrzeuge ab. Sie unterschieden sich von den auf den übrigen Linien eingesetzten Straßenbahnwagen durch die fehlende Schienenbremse und die Albertkupplung.

LOWA-Wagen für den Arbeitsdienst

Bereits in den 70er-Jahren waren die LOWA-Wagen die ältesten Fahrzeuge im Linienverkehr. Dadurch konnten die sehr betagten Arbeitswagen bis auf drei (430, 431 und 437) ersetzt werden. Nacheinander baute die Werkstatt die Triebwagen 55, 49, 47, 54 und 51 für ihre neuen Aufgaben um und bezeichnete sie gemäß dem damaligen Nummerierungssystem in dieser Reihenfolge als 433, 434, 435, 438 und 440. Die Aufgaben dieser Triebwagen waren vielfältig: So entstanden unter anderem ein Fahrschulwagen, ein Hilfsgerätewagen sowie ein Bremsprüfwagen für die Hauptwerkstatt. Nach einem schweren Unfall wurde aus Triebwagen 44 ein Arbeitswagen mit Schneepflug, der fortan die Nummer 441 trug. Zu Beginn der 80er-Jahre erfolgte der Umbau des Triebwagens 48 in einen Gleisbauwagen. Nicht nur die Triebwagen, auch einige Beiwagen wurden




Vor einer Sonderfahrt gaben sich am 18.März 2017 die Arbeitswagen 554, 552II, 560, 551 und 552III mit 581 vor der Wagenhalle Marienehe ein Stelldichein
MARTIN JUNGE

LOWA-Arbeitswagen

Tw-Nr.	ATw-Nr.	ATw.-Nr. ab 1984
55	433	558
49	434	554
47	435	555
54	438	557
51	440	559
44	441	553
48	436	556



Ein unerwartet heftiger Wintereinbruch sorgte am 30. Januar 2010 dafür, dass weite Teile Rostocks unter einer hohen Schneedecke versanken und der Straßenbahnverkehr eingestellt werden musste. Mühsam mussten die Gleise teilweise von Hand freigeschaufelt werden, aber auch ATw 555 kam mit seinem Schneepflug zum Einsatz wie hier am Neuen Markt KARSTEN PAETZOLD



Am 11. April 2009 nahmen Nahverkehrsfreunde bei einer Fotofahrt Abschied von der Sandtransportlore 580. Der Arbeitswagenzug mit 557 an der Spitze steht während eines Fotohaltes im Barnstorfer Wald kurz vor der Haltestelle Dr.-Lorenz-Weg MIRCO CZERWENKA

neuen Aufgaben zugeführt, insbesondere als Sandwagen und Lagerwagen fanden auch einige LOWA-Beiwagen Verwendung. Besonders bekannt wurde der ABw 154, der, wenn auch nur für eine kurze Zeit, als Güterwagen verwendet wurde und dem Transport von Bierfässern von und nach der Brauerei und den Gaststätten diente.

Neue Nummern ab 1984

Mit dem Jahr 1984 trat ein neues Nummernschema in Kraft, durch dass die Fahrzeuge gruppiert und dem Alter nach geordnet wurden und so Nummern ab 551 (Triebwagen) und 575 (Beiwagen) erhielten. Folgerichtig blieben die Nummern 551 und 552 den Altbaufahrzeugen aus der Vorkriegsproduktion vorbehalten, die Nummern 553 bis 559 wurden von den LOWA-Arbeitswagen besetzt. Für Triebwagen 552 war nach der Außerdienststellung die Aufarbeitung durch Straßenbahnfreunde vorgesehen, die dieses Vorhaben jedoch bald abbrachen. Daraufhin verschrottete der Verkehrsbetrieb den Wagen.

Mit der politischen Wende und den sich daraus ergebenden Veränderungen, die Fahrgastzahlen sanken und die innerbetrieblichen Prozesse wurden neu – vor allem nach ökonomischen Gesichtspunkten – geordnet, womit einige Aufgaben für die Arbeitstriebwagen entfielen, stand die Verkleinerung des Arbeitswagenfuhrparkes an. Der Rekowagen 797 war, obschon orange lackiert, unter seiner bisherigen Nummer als Arbeitswagen unterwegs, bis 1993 die Abgabe an das dänische Straßenbahnmuseum in Skjoldenæsholm erfolgte. In der Folge kam es immer wieder zu Umbauten an den vorhandenen Arbeitstrieb- und -beiwagen. Insbesondere ATw 555 erhielt durch die verblechten Seitenwände ein sehr kompaktes Aussehen. Noch 1995 entstand mit 552 II (T2-62) ein Arbeitswagen, der den Transport von Bremssand zu den Endstellen sicherstellte.

Wagenpark wird verkleinert

Sonst aber verkleinerte die RSAG sukzessive den Bestand an Arbeitswagen, so wurde 1992



Der Arbeitswagen 557 veränderte in Magdeburg sein Aussehen – aus ihm entstand dank einem „künstlichen“ Wagenkasten ein Triebwagen der Schönebecker Vorortbahn
RALF KOZICA (2)



Bestand Arbeitswagen (1.6.2017)

Nummer	Typ
551	Tatra T6A2M
552	Tatra T6A2M
560	SKL (Diesel)

Der rustikale Komfort eines Arbeitswagens – zweckmäßig eingerichtet. Gut zu erkennen ist, dass sich auch noch einige Details aus dem Linienbetrieb gehalten haben

der Tw 558 ausgemustert, im Jahr 1994 ging schließlich Tw 556 den Weg des alten Eisens. Der Winterdienstwagen 553, der als Einrichtungstriebwagen nur schwerlich einsetzbar war (die Anbindung der Hauptwerkstatt Fahnenstraße als Standort der Arbeitswagen erfolgte mittels einer eingleisigen Betriebsstrecke ohne Wendemöglichkeit) schied im Jahre 1995 zwar ebenfalls aus dem Betriebsdienst aus, befindet sich jedoch nach wie vor in Rostock: Das Traditionskabinett der RSAG hatte sein Domizil ebenfalls in der Fahnenstraße und nach erfolgter Neulackierung erhielt der Wagen seinen Platz auf einem kurzen Gleisstück innerhalb des Betriebsgeländes, wo er als Denkmaltriebwagen den Besuchern zugänglich war. Mit der Aufgabe des Betriebshofes und damit auch der Ausstellung war ein Umzug von Triebwagen 553, der zwischenzeitlich zwar seine alte Nummer 44 wiederbekommen hatte, jedoch nicht mehr im Bestand geführt wird, vonnöten. Mittels eines Kranes wurde er schließlich von seinem Standplatz gehoben und in die Abstellanlage Marienehe überführt, wo die Rostocker Nahverkehrsfreunde ihr neues Domizil fanden und in der Folge auch die neue verkehrsgeschichtliche Ausstellung „depot12“ entstand. Es gab in der Folge viele Ideen für das nicht mich mehr fahrfähige Fahrzeug, letztlich wurde er zum Caféwagen umgebaut, in dem Besucher des „depot12“ die Möglichkeit haben, zu verweilen. Die Inneneinrichtung entspricht dabei in keiner Weise mehr dem Vorbild, sondern orientiert sich am neuen Verwendungszweck des Wagens. Die jüngeren Besucher können unterdessen am Fahrerplatz nach Herzenslust spielen.

Aus für den letzten Vorkriegswagen

Auch für den letzten Arbeitswagen aus Vorkriegsproduktion, ATw 551, fanden sich als Fahrschulwagen kaum mehr Einsatzmöglichkeiten, der Bedarf an Fahrerausbildungen auf „Kurbelwagen“ sank kontinuierlich und in der Konsequenz wurde der Triebwagen ausgemustert. Das Schicksal der Verschrottung blieb ihm jedoch erspart, denn das Technische Landesmuseum in Wismar hatte Interesse an dem Wagen und ließ ihn im Rahmen einer ABM in den ungefähren Lieferzustand, allerdings nicht fahrfähig, versetzen – er ähnelt nun dem Rostocker Traditionswagen 26. Da sich das Ausstellungskonzept des Technischen Landesmuseums zwischenzeitlich geändert hatte, war der Wagen in den letzten Jahren bereits nicht mehr öffentlich zugänglich, im Herbst 2016 wurde er an die Eisenbahnfreunde Wismar abgegeben.

Der Bedarf sinkt weiter

Schon 1997 gab es für den innerbetrieblichen Sandtransport kaum mehr Bedarf. Triebwa-



Auf der Rosa-Luxemburg-Straße begegnete Mirco Czerwenka am 18. Juni 2013 dem ATw 551 auf einer Kontrollfahrt MIRCO CZERWENKA

gen 552 II wurde, nach kaum zwei Jahren Einsatz, kurze Zeit noch als Lore verwendet, das heißt, geschleppt. Dank seinem guten Zustand unterblieb eine Verschrottung, sodass auch dieses Fahrzeug – das aus eigener Kraft nicht mehr fahren kann – die Ausstellung in Marienehe bereichert und wegen seines ungewöhnlichen Zweckes großes Interesse bei den Besuchern hervorruft.

Definitiv zu Ende gingen im Jahr 1997 die Einsätze von Triebwagen 559, der anschließend verschrottet wurde. Somit verblieben immerhin noch drei LOWA-Arbeitstriebwagen (554, 555 und 557) und eine Winterdienstlore (580) im Bestand. Daran sollte sich für über zehn Jahre auch nichts ändern, bis der Generationenwechsel auch bei den Arbeitsfahrzeugen eingeleitet wurde: Aufgrund veränderter Zugzusammenstellungen bei den Tatrazügen (jeder Triebwagen war einem Beiwagen fest zugeordnet) verblieben die T6A2M 705 und 808 ohne Beiwagen. Erstgenannten stellte die RSAG für drei Jahre ab, T6A2M 808 jedoch diente von nun auf dem Betriebshof Hamburger Straße als Rangierfahrzeug und kam darüber hinaus auch beim Abschleppen von havarierten Fahrzeugen zum Einsatz. Sein äußerliches Erscheinungsbild und seine Betriebsnummer änderten sich zunächst nicht. Erst als die Werkstatt das Fahrzeug seinen neuen Aufgaben entsprechend umbaute, trug man den für Rostock so typischen Lack in Verkehrsorange mit blauem Zierstreifen auf und nummerierte die 808 in 551 II um. Ausgestattet mit einer Schmieranlage und einer Vorrichtung zum Eisfreihalten der Oberleitung ist der Wagen in Rostock recht häufig unterwegs. Zugleich ließ die RSAG auch die Lore 581 anfertigen, die im Sommer eine Wasserzisterne zur Rasengleisbewässerung aufnehmen kann und gezogen wird, im Winter jedoch als Schneepflug dient, der dann natürlich geschoben wird. Der neue Arbeitstriebwagen übernahm damit vor allem die Aufgaben der Triebwagen 555 und 557. Auch für den bereits erwähnten Arbeitsbeiwagen 580 kam, begünstigt durch den schlechten Allgemeinzustand des Fahrzeuges (jahrelang wurde Streusalz transportiert und gelagert), schon im Winter 2009 das Aus.

Günstiger sah es für 557 aus: Dank guter Kontakte zwischen den Nahverkehrsvereinen in Rostock und Magdeburg (IGNah) konnte das Fahrzeug vor der Verschrottung bewahrt werden und trat im April 2010 schließlich seine Reise an die Elbe an. In Magdeburg bekam der Triebwagen vorläufig ein neues Äußeres und gibt den Besuchern in Magdeburg-Sudenburg so einen Eindruck von den Vororttriebwagen nach Schönebeck (Elbe).

Tatra als Arbeitswagen

Mit der Entscheidung, weitere T6A2M auszumustern, standen auch wieder Fahrzeuge für einen Umbau zur Verfügung. Aus der Reihe der abzustellenden T6A2M war es schließlich 707, der zunächst unter seiner alten Fahrzeugnummer, dann aber im Erscheinungsbild der Linienwagen und mit der Nummer 552 III zum Einsatz kam. Nach seinem Umbau, der weniger umfangreich war als der von 808, präsentierte er sich ebenso wie das Schwesterfahrzeug im auffälligen Orange mit blauem Zierstreifen. Die Fertigstellung des einen Wagens bedeutete zeitgleich den Abschied von Triebwagen 555. Nach dem Ausbau vieler noch nutzbarer Teile wurde der Wagenkasten verschrottet, während das Fahrgestell als Reserve in Marienehe steht. Da von Zeit zu Zeit noch die Aus- bzw. Fortbildung auf Altbaufahrzeugen notwendig ist, blieb Triebwagen 554 vorerst im Bestand. Er verfügt über zwei Fahrerstände, hinter denen jeweils schräg der Platz des Fahrlehrers angeordnet ist. Die Fahrschalter von Fahrlehrer und Fahrschüler sind jeweils miteinander verbunden, sodass der Fahrlehrer nötigenfalls eingreifen kann. Um möglichst umfangreich üben zu können, besitzt der Triebwagen an beiden Wagenenden verschiedene Bremsarten (Handbremse und Ratschenbremse), wie sie auch bei den Altbaufahrzeugen aus Werdau, Gotha und Schöneweide zu finden waren. Zur besseren Streckensicht des Fahrlehrers vergrößerte die Werkstatt die Frontscheiben entsprechend. Es entstand ein technisch sehr interessantes Fahrzeug, das seinen Zweck bis heute mit Bravour erfüllt. Noch im Frühjahr 2017 fanden Ausbildungsfahrten mit Triebwagen 554 statt, bevor am 21. April 2017 seine Abstellung verfügt wurde, begründet durch die Anpassung der Nennspannung in der Oberleitung und den damit verbundenen, nötigen Umbauarbeiten am Fahrzeug.



Insbesondere für die Ausbildung von Fahrern auf Altbaufahrzeugen ist der ATw 554 noch vorhanden. Am 11. März 2008 befährt der Zweiachser während einer Fahrschulfahrt die Trasse entlang der St. Petersburger-Str. und erreicht in Kürze die Haltestelle Fischerdorf MARTIN JUNGE

Exot mit Reichsbahn-Genen

Ein wahrer Exot ist der Schienenkleinlastwagen SKL 25 mit der Nummer 560, der eigentlich vor allem für den Gleisunterhalt der DR konstruiert worden war, jedoch auch bei einigen Straßenbahnbetrieben zum Einsatz kam. Die Einsätze des dieselbetriebenen Fahrzeuges sind sehr selten geworden, die letzten Einsätze fanden vor einigen Jahren am ehemaligen Anschlussgleis am K.-Schumacher-Ring statt. Daneben existiert noch ein Gleiskontrollfahrzeug (561) sowie zahlreiche Loren, die teilweise in die Ausstellung in Marienehe mit einbezogen sind. Die Turmlore 409, die zum Bestand der Traditionsfahrzeuge gehört, jedoch seit Kurzem keine Streckenzulassung mehr hat, ist mit dem geschätzten, aber nicht nachweisbaren Baujahr 1904 wohl das älteste erhaltene Fahrzeug der Rostocker Straßenbahn.

Die RSAG verfügt – auch dank der Ausstellung im depot12 Marienehe – über eine Vielzahl verschiedener Sonderfahrzeuge, die vom arbeitsintensiven Unterhalt von Strecken und technischen Anlagen künden. MARTIN JUNGE


7
Tullastraße
über Durlacher Allee
171
KA-SZ 661
KOLOSSAL



Einst & Jetzt

In der Karlsruher Oststadt befindet sich die Tullastraße mit ihren prächtigen Häusern. Am 29. März 1978 stehen zwei bei DWM in Berlin gebaute Sechsachser vor dem ausgedehnten Betriebshof, der sich außerhalb des Bildes nach rechts erstreckt. Zu jener Zeit gab es neben Achtachsern noch zahlreiche Vier- und Sechsachser und einige KSW-Wagen im Linienverkehr. Der enorme Ausbau des Straßenbahnnetzes und das ständig steigende Verkehrsaufkommen sowie die Einrichtung eines Stadtbahnnetzes verlangten bald nach Fahrzeugen mit größerem Fassungsvermögen. Heute präsentiert sich die umgestaltete Tullastraße mit einer Haltestelle in Mittellage. Der Betriebshof erhielt eine modifizierte Weichenstraße, eine andere Zufahrt und er ist mittlerweile teilweise nicht mehr in Benutzung. Auf dem Bild vom 29. August 2014 begegnen sich ein GT6-70D/N und ein Zweisystem-Stadtbahnfahrzeug des Typs GT8-100D/2S-M.

TEXT/BILDER: BERNHARD KUSSMAGK



Schöner Wagen wirbt für schöne Möbel: Triebwagen 43 (Baujahr 1909) wurde in den 1950er Jahren umgebaut und steht mit der Salzlore 277 am Haken in der Ausfahrt des Betriebshofs an der Eckernfeldstraße KLAUS OTTO, FDE-ARCHIV (3)

Straßenbahn (fast) bis Amerika

Vor 35 Jahren wurde die Bremerhavener Straßenbahn stillgelegt ■ Ende Juli 1982 endete in Bremerhaven die Ära der Straßenbahn. Was 1881 voller Hoffnungen begann, endete wie vielerorts: Schon gegen Ende der 50er-Jahre gab es erste Einschränkungen, dann verschwand eine Teilstrecke nach der anderen. Auch die verbliebene Linie 2 hatte letztlich keine Chance mehr…





Einer der beiden bemerkenswerten Niederflurwagen aus dem Jahre 1940 posiert neben einem Dreiachser vor der rechten Abstellhalle des Betriebshofes



Ein fassungsstarker Drei-Wagenzug mit Dreiachser 71 an der Spitze befährt die große Innenstadt-Wendeschleife um mehrere Blocks beim Elbinger Platz Richtung Süden. Das Gegengleis wurde von der Linie 3 genutzt

Die Ausdehnung der Besiedlung entlang des Ufers der Unterweser und der Erfolg der neuen Orte und Seehäfen dort ließ früh ein Verkehrsbedürfnis entstehen. Am 26. Juni 1881 wurde die Pferdebahn in Bremerhaven offiziell in Betrieb genommen und danach mehrfach erweitert.

1898 bis 1908 versuchte man zunächst einen Betrieb mit Akkumulator-Triebwagen, bevor am 4. Juni 1908 der elektrische Betrieb mit fünf Linien aufgenommen wurde. Das Streckennetz wurde aber schon 1911 an die Einrichtung einer Weserfähre und 1914 an die Neuordnung der Eisenbahnanlagen angepasst. Im Ersten Weltkrieg wurde jedoch der Betrieb auf einigen Abschnitten und der Linie 5 schon wieder eingestellt. Im Jahr 1919 ging außerdem die Verlängerung vom Parktor Speckenbüttel bis nach Langen in Betrieb.

Modernisierungen

Der Wagenpark war schon 1914/15 entsprechend aufgestockt worden. Damit konnten in den „Goldenen Zwanzigern" die Straßenbahn auch noch um Abschnitte nach Friedrichsruh im Norden und im Bereich des Fischereihafens auf ihre größte Ausdehnung (23,9 Kilometer) anwachsen; ein Streckenstück im Kaiserhafen wurde wieder stillgelegt. Ab 1935 wurden als Modernisierung elektrische Weichenantriebe und ab 1939 die Umstellung von Rollen- auf Bügelstromabnehmer eingeführt. 1940 kamen sogar zwei neue Wagen des Einheitstyps von Düwag nach „Wesermünde" (siehe Kasten S. 60). Im Zweiten Weltkrieg wurde die Stadt sehr schwer zerstört. Die ersten Straßenbahnen fuhren wieder am 12. Juni 1945 und schon am 30. September war das gesamte Netz erneut in Betrieb. Da viele Bewohner der inneren Stadt in den Außenbezirken Zuflucht gefunden hatten, war die Straßenbahn als Transportmittel stark gefordert, zumal auch noch eine Extralinie für die Besatzungsmacht eingerichtet wurde. Eine große Herausforderung, denn der Wagenpark war stark beschädigt und die 1944 aus Amsterdam und Rotterdam zwangsweise umgesetzten 21 Fahrzeuge mussten im Juli 1946 zurückgegeben werden. In Richtung Schiffdorferdamm (im Osten) wurde 1947 außerdem eine Obuslinie eingerichtet.

Amis, Trams und Rock'n Roll

Bremerhaven wurde nach 1945 zu einem wichtigen Standort der US-Army. Damit



Das beliebteste Fotomotiv war das Parktor mitten im Park von Speckenbüttel; dort befand sich auch eine Wendeschleife, zu deren Einfahrt die Kurve ganz rechts gehörte

Geestemünde, Wesermünde oder Bremerhaven?

Bremen kaufte dem Königreich Hannover 1827 ein Stück Land nördlich der Mündung der Geeste in die Unterweser ab, um hier zirka 65 Kilometer von Bremen entfernt einen Seehafen anzulegen. Der neue Ort wurde Bremerhaven genannt. Bald legte Hannover südlich der Geestemündung ebenfalls eine Hafenstadt an und nannte sie Geestemünde. Bremerhaven spielte eine wichtige Rolle im Amerika- und Auswandererverkehr und wurde daher öfter auch als „Vorort von New York" bezeichnet. Durch Eingemeindungen wuchs Geestemünde und wurde 1924 in Wesermünde umgetauft, dem 1939 auch Bremerhaven angegliedert wurde. Schon während des Zweiten Weltkriegs entschieden die Amerikaner, die Stadt zu ihrem Nachschubhafen für die geplante US-Zone in Süddeutschland zu machen. (Für die Briten war Hamburg als Hafen vorgesehen.) So entstand inmitten der britischen Besatzungszone eine Enklave als US-Zone. 1947 gliederten die Amerikaner die Stadt dem Land Bremen an und nannten sie dann wieder „Bremerhaven".

entstanden auch tausende neue Jobs. Bald kamen auch die traditionellen heimischen Wirtschaftszweige Hafenumschlag, Fischerei und Schiffbau wieder in Gang. Aber vor allem tauchte nun der amerikanische Lebensstil im Stadtbild auf, wofür der örtliche AFN-Radiosender der US-Army gleich den passenden Sound in Form von Swing und Rock‘n Roll lieferte. Viele Neuerungen aus Amerika waren seinerzeit immer zuerst in Bremerhaven zu sehen! Das trug auch zu einer besonderen Aufbruchstimmung in der Stadt bei. Überall waren amerikanische Einrichtungen zu finden und bald konnte man mit der Straßenbahn sogar quasi nach „Amerika“ fahren: Zwei speziell für die US-Bürger gebaute Wohnviertel mit amerikanischem Flair lagen direkt bei der Endstelle der Linie 3 am Bahnhof Lehe bzw. in der Nähe des Depots Eckernfeldstraße.

Nur scheinbarer Aufschwung

Anfangs sah es auch bei der Straßenbahn nach Aufbruch aus. 1948 verfügte der Betrieb neben den beiden Niederflur-Triebwagen von 1940 (Nummer 56 und 57) über 55 Triebwagen und 47 Beiwagen aus der Anfangszeit. Gegen den akuten Fahrzeugmangel wurden acht Triebwagen der ehemaligen Wilhelmshavener Straßenbahn übernommen und vorher bei Hanomag umgebaut, sechs davon zu Beiwagen. Ein logischer Schritt, da es mehr Trieb- als Beiwagen gab.

1950 konnte auch die Modernisierung von insgesamt 23 Uralt-Triebwagen (Baujahre 1908/09) beginnen; 32 Alt-Triebwagen sowie zehn Alt-Beiwagen wurden bis 1956 ausgemustert oder zu Arbeitswagen umfunktioniert. Neufahrzeuge kamen bis 1958 nur in größeren Abständen und kleinen Stückzahlen: zwei Aufbau- und vier Verbandstriebwagen sowie in mehreren Lieferungen (!) insgesamt acht Verbandsbeiwagen. Offensichtlich reichten die Einnahmen nicht mehr für größere Aufträge. 1955 übernahm der Betrieb auch noch fünf bzw. drei Jahre alte gebrauchte Dreiachser aus Opladen-Ohligs, die in Bremerhaven unter den Nummern 68 bis 72 eingereiht wurden. Zusammen mit genügend Beiwagen konnten so fassungsstarke Drei-Wagen-Züge gebildet werden.

Wagenbaulich waren diese an sich noch recht jungen Zwei- und Dreiachser damals aber schon überholt. Und gerade im Stadtbild Bremerhavens kündeten längst modernste amerikanische Straßenkreuzer von der automobilen amerikanischen Lebensart. Der neue, 1954 im Osten Geestemündes entstandene Wohnstadtteil Grünhöfe 1954 blieb jedenfalls ohne Straßenbahnanbindung; angesichts der zaghaften Neufahrzeugbeschaffung kann man vermuten, dass der Verkehrsbetrieb eine Neubaustrecke auch nicht hätte finanzieren können und öffentliche Zuschüsse waren seinerzeit noch undenkbar.

Städtebau ohne Straßenbahn

In den 60er-Jahren brachte der Trend vom Schiffs- zum Luftverkehr den Amerikanern veränderte Nachschubwege, sodass, zunächst noch unbemerkt, ein Strukturwandel in der Hafenstadt einsetzte. Der autofreundliche Ausbau ging Mitte der 60er-Jahre mit dem Höchststand an 147.000 Einwohnern einher (2016: 114.000 Einwohner).

Im damals 22,5 Kilometer langen Straßenbahnnetz entfielen 1958 der Abschnitt durch das niedersächsische Langen bis Friedrichsruh und 1959 die Pendellinie 4 im Fischereihafen. Auch die einzige, 8,1 Kilometer lange Obus-Strecke verschwand schon 1958. Die Einstellung der wichtigen Linie 3 zwischen Wulsdorf und dem Hauptbahnhof beendete Mitte Oktober 1960 dann den Durchgangsverkehr nach Süden und reduzierte das Netz auf 16,2 Kilometer. Grund war der Neubau einer Straßenbrü-



cke, die Wulsdorfer Rampe. Fortan begannen die beiden verbliebenen Linien 2 und 3 in der großen zweigleisigen Blockumfahrung am Hauptbahnhof. Da auch das Depot Wulsdorf aufgegeben worden war, wurden die Betriebshofaufgaben nun im Depot an der Eckernfeldstraße gebündelt.

Schrittweiser Niedergang

Am 31. Oktober 1964 wurde dann auch der Nordteil der Linie 3 eingestellt, die im Gegensatz zur Linie 2 von der Innenstadt einen Umweg über Rotersand und Rickmersstraße nahm und nach einem weiteren kurzen gemeinsamen Abschnitt mit der Linie 2 dann in Lehe etwas abenteuerlich aus der dortigen eingleisigen Führung durch zwei enge Parallelstraßen abbog, um über eine kurze zweigleisige Zweigstrecke den Bahnhof Lehe zu erreichen. Damit verblieb nur noch die Linie 2 mit einer Länge von 8,98 Kilometern zwischen der Stadtgrenze Langen und dem Hauptbahnhof.

Für diesen Restbetrieb stockte die VGB 1964/65 ihren Bestand an DWM-Verbandstriebwagen noch einmal um vier baugleiche gebrauchte Verbandstriebwagen aus Monheim auf. Gleichzeitig wurden viele Altwagen abgestellt, sodass der Fahrzeugbestand nun auf 20 Trieb- und 21 Beiwagen schrumpfte. Das zweite große Neubauviertel Leherheide östlich von Speckenbüttel aber blieb wiederum ohne Anschluss an das nur rund anderthalb Kilometer entfernte Straßenbahnnetz. Ab 1966 wurde die Linie

Zwei Verbandszüge warten ihre Pause in den Überholgleisen an der Schleife Stadtgrenze Langen ab, die vor dem dortigen Busdepot lag. Rechts ein zum Beiwagen umgebauter Triebwagen und ein Bus KLAUS OTTO, FDE-ARCHIV (2)

Bremerhaven: Fahrzeugpark von 1948 bis 1977

Bestand aktiver Triebwagen	1948	1954	1956	1959	1961	1965	1969	1977
Zweiachser (Bauj. 1908-1915)	55	36	23	15	13	3	–	–
Düwag-Zweiachser Bauj. 1940	2	2	2	2	2	2	–	–
Zweiachser ex Wilhelmshaven	2	2	2	–	–	–	–	–
Aufbau-Triebwagen	–	2	2	2	2	2	–	–
Verbands-Triebwagen	–	2	4	4	4	8	4*	3
Dreiachser ex Opladen-Ohligs	–	–	5	5	5	5	5	3
Summe	**59**	**44**	**38**	**28**	**26**	**20**	**9**	**6**
Bestand aktive Beiwagen								
Zweiachser (Bauj.1908–1914)	47	37	35	29	23	11	–	–
Zweiachser ex Wilhelmshaven	6	4	4	1	–	–	–	–
KSW	–	2	2	2	2	2	–	–
Verbands-Beiwagen	–	2	6	8	8	8	9*	3
Summe	**53**	**45**	**47**	**40**	**33**	**21**	**9**	**3**
Bestand aktive Vierachszüge								
Großraumwagen ex Offenbach	–	–	–	–	–	–	3	3
Kurzgelenkwagen Hansawaggon	–	–	–	–	–	–	5	5

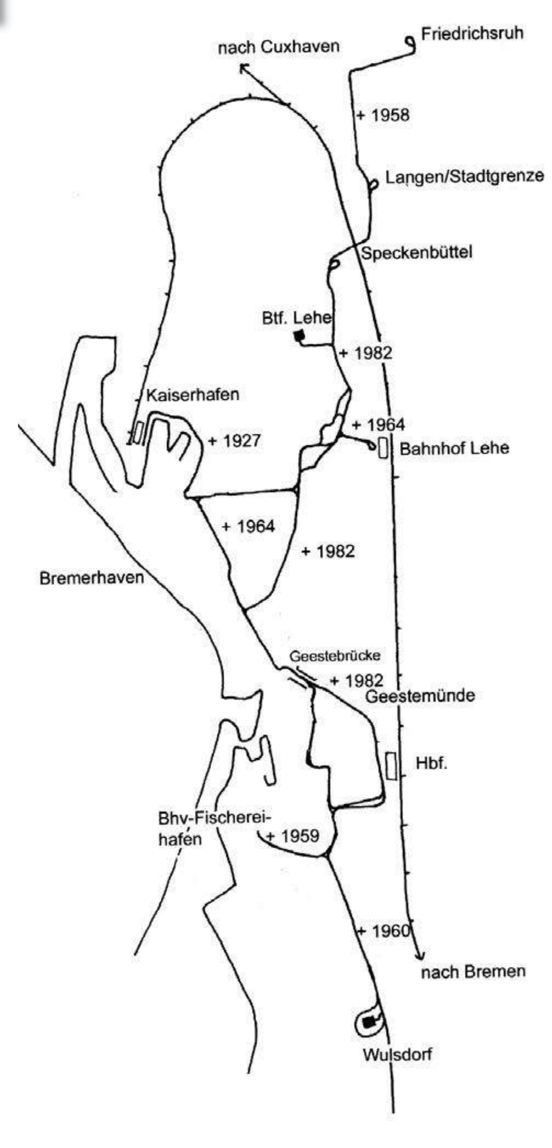
Bestand jeweils zum Jahresende. Abgestellte Wagen wurden teilweise erst später verschrottet.
* 1966 wurde ein Verbandstriebwagen noch zum Beiwagen umgebaut.

2 mit einer kurzen Unterbrechung ab 19 Uhr nur noch mit Bussen bedient. Da die Straßenbahn großteils klassisch im Straßenraum trassiert war, stellte dies kein Problem dar. Und dann kam es doch noch zu einer durchgreifenden Modernisierung des Wagenparks: die VGB erwarb 1967 drei zehn Jahre alte vierachsige Großraumzüge aus Offenbach und kaufte 1968 außerdem fünf neue Hansa-Vierachsgelenkzüge (wie sie die Bremer Straßenbahn schon seit 1961 beschafft hatte). Die meisten Vorkriegswagen wurden ausgemustert und der Reservebestand vereinheitlicht: Fünf Dreiachser, vier Verbandstriebwagen von DWM und neun Verbandsbeiwagen (Hansawaggon bzw. DWM) blieben noch bis in die 70er-Jahre im Bestand und teils gar bis 1982 abgestellt.

1970 empfahl ein Gutachten, diese Investitionen bis zum Ende ihrer Abschreibungszeit auszunutzen und Linie 2 dann im Jahre 1984 stillzulegen. Bremerhaven wurde damit zum Auslaufbetrieb. Als letzte größere Investition wurde 1972 die Betriebshofeinfahrt verbessert. Nachdem sich die Fünf-Tage-Woche durchgesetzt hatte, fuhren ab Mai 1975 auf der Linie 2 dann auch von Sonnabendmittag bis Montagmorgen nur noch Busse. Bei sechs Kursen und nur acht vorhandenen Garnituren wurden bald immer ein bis zwei Kurse mit Bussen gefahren.

Ab etwa 1980 sammelte eine Aktionsgemeinschaft „Erhaltung der Straßenbahn“ über 18.000 Unterschriften. Immerhin erreichte sie offenbar, dass eine Straßenbahnverlängerung nach Grünhöfe und Leherheide überschlägig durchgerechnet wurde. Trotzdem fiel kurz nach dem durchaus festlich gewürdigten 100. Geburtstag der Straßenbahn am 14. Oktober 1981 die Entscheidung, die Straßenbahn zum Winterfahrplan im September 1982 stillzulegen. Für einen Weiterbetrieb bis 1984 wären Reparaturen

Das Bremerhavener Netz in seiner größten Ausdehnung mit den Stilllegungsdaten. Die Linie 2 fuhr bis zum Schluss noch vom Hauptbahnhof nach Langen/Stadtgrenze ARCHIV SM/SV



Am 5. Januar 1982 hatte der Winter Norddeutschland fest im Griff. Der Straßenbahnbetrieb musste eingestellt werden. Die Fahrleitung wurde mit dem museal wirkenden Turmwagen händisch enteist. Ein Dreiachser pendelte auf den Gleisen hin und her, um die Fahrleitung danach eisfrei zu halten. Erst am 11. Januar wurde der Betrieb wieder aufgenommen F. MUTH (5)





in Höhe von knapp 450.000 D-Mark notwendig gewesen, die man sparen wollte.

Die Stadt hatte inzwischen andere Sorgen. Dem Strukturwandel in der Schifffahrt sollten schon bald viele Arbeitsplätze zum Opfer fallen. Die Amerikaner zogen übrigens 1993 ab, was die Stadt weiter verändern sollte.

Letztes Geleit

Der letzte Betriebstag, 30.Juli, lag noch in den Bremer Sommerferien. Als der letzte Zug um 19:21 Uhr am Hauptbahnhof eintraf, erwartete ihn dennoch eine Menge von zirka 600 Bürgern. Kaum einer konnte noch zusteigen und so formierte sich spontan ein Protestmarsch: Rund 100 Menschen liefen vor dem Großraumzug tatsächlich ganz bis nach Langen, wo er erst gegen 22 Uhr eintraf. So erzwangen sie einen kurze Verlängerung der Betriebszeit und erstmals nach vielen Jahren war in Bremerhaven noch einmal spätabends eine Straßenbahn mit Fahrgästen unterwegs.

Einige Gleisreste und der mehrfach umgezogene Triebwagen 7 erinnern heute noch in Bremerhaven an die vor 35 Jahren stillgelegte Straßenbahn. Einige Fahrzeuge existieren noch in Heinschenwalde, Wehmingen und Timisoara. Und Deutschlands einzige Mitfahrgelegenheit mit einer Bremerhavener Straßenbahn besteht in Ihlienworth bei Cuxhaven (s. SM10/08), wo Verbandsbeiwagen 212 mit Gummirädern für Touristen auf der Straße fährt – aber nicht mehr bis Amerika.

FRANK MUTH

Literatur

- **Mausolf/Esmann: Die Geschichte der Bremerhavener Straßenbahn,** Freiburg 1990.



LINKS **Im Juni 1982 fand noch eine Sonderfahrt statt, die auch in den eingleisigen Richtungsstrecken in Lehe noch einmal einen Fotohalt einlegte**

RECHTS **Blick auf den Hansawagen 81 aus einer Wartungsgrube in der Betriebshofhalle Lehe**



UNTEN **Fotolinie Juni 1982: An der Haltestelle Alte Kirche überholt ein Bus den Sonderzug**



Entlang der Wilsdruffer Straße hatten die Züge zu einer imposanten Parade Aufstellung genommen, die sich vom Pirnaischen Platz bis zum Postplatz erstreckte

Nostalgie an der Elbe

Der große Dresdner Museums-Geburtstag ■ Der Pfingstsamstag stand in diesem Jahr ganz im Zeichen des 25. Geburtstages des Dresdner Straßenbahnmuseums: Veteranen, Linien- und Arbeitswagen und sogar ein Gast aus Leipzig – dem Straßenbahnfreund wurde viel geboten

Am 3. Juni feierte das Straßenbahnmuseum Dresden sein 25. Jubiläum. Dazu hatte der Verein als Auftakt am Vormittag auf der Wilsdruffer Straße im Herzen der Stadt eine beeindruckende Parade aller fahrbereiten Museumszüge, unterstützt von zwei modernen Stadtbahnwagen sowie Tatra-Linien- und Arbeitswagen sowie dem Gastfahrzeug Tw 1600 „Offener Leipziger“ aufgestellt. Vom Pirnaischen Platz bis Postplatz erstreckte sich – beginnend mit dem ältesten Zug Typ Berolina von 1902 – die Parade der insgesamt ausgestellten 32 Wagen. Für die Parade wurde eigens der Linienverkehr für rund zwei Stunden umgeleitet und von 9:00 bis etwa 10:50 Uhr die Wilsdruffer Straße gesperrt. Nach Rückfahrt der Züge zum Museum am Betriebshof Trachenberge bot der Verein dort ein buntes Programm für Groß und Klein. Die Dresdner Berufsfeuerwehr demonstrierte, wie sie im Falle eines Straßenbahnunfalls eine Bergung durchführt, des Weiteren präsentierte der Modellbahnclub eine große Straßenbahn-Modellanlage. Interessierte konnten ein Kombiticket erwerben, das als Fahrkarte für den Korso zum Museum sowie den Eintritt ins Straßenbahn-Museum galt, wovon die Gäste reichlich Gebrauch machten.

Tag der offenen Tür

Auf der Trachenberger Straße konnten die Museumshallen einschließlich Werkstatt besichtigt werden. Die Vereinsmitglieder, die teilweise schon die gesamten 25 Jahre ehrenamtlich Trams pflegen und warten, boten Führungen an. Ein Vortrag zum 50-jährigen Jubiläum der Tatra-Wagen und verschiedene Rundfahrten ergänzten das Programm. So fuhr zum Beispiel der Tatra-Großzug des Museums zur Gleisschleife Diebsteig in der Hel-



OBEN **Am Morgen rollten die Museumswagen in kurzer Folge vom Straßenbahnmuseum ins Stadtzentrum, hier der Gotha-Zweirichtungszug Tw 1587 + Bw 1413 an der Liststraße, im Hintergrund folgt nach dem Linienzug Tw 1512**
MICHAEL SPERL (4)



RECHTS **Der „Offene Leipziger" Tw 1600 unternahm nach dem Jubiläum auch an den Folgewochenenden noch Stadtrundfahrten in Dresden, die sich großer Beliebtheit erfreuten**

lersiedlung, der Große Hecht nach Radebeul-Ost und der offene Berolina-Zug zum Wilden Mann. Zudem drehte anlässlich des Geburtstages des Dresdner Straßenbahnmuseums die Tatra-Cabrio-Straßenbahn „Offener Leipziger" Sonderfahrtrunden. Der Tw 1600 ist sonst in Leipzig als Stadtrundfahrt-Bahn zu ausgewählten Terminen im Sommer unterwegs und wurde anlässlich des Jubiläums „50 Jahre Tatra-Straßenbahn" für vier Wochen nach Dresden ausgeliehen. Weil die Spurweite in Leipzig acht Millimeter breiter als in Dresden ist, mussten die Drehgestelle gegen solche eines Dresdner Wagens gewechselt werden. „Dank der technischen Anpassungen durch die Techniker der Dresdner Verkehrsbetriebe und die Erteilung der Genehmigung durch die Technische Aufsichtsbehörde kann nun die ‚Offene Leipziger' bei uns fahren", freute sich Holger Frenzel, Chef des Straßenbahnmuseums-Vereins. So bot der Verein denn auch an den beiden Folge-Wochenenden 10./11. und 17./18. Juni „Fahrten ins Blaue" mit dem auffällig rot-cremé lackierten Gast an. Der Verein hat 145 Mitglieder, von denen rund 15 das ganze Jahr über aktiv im Verein tätig sind, weitere 50 machen zu den Museumsöffnungszeiten bzw. bei Großveranstaltungen mit. Nur dank des ehrenamtlichen Engagements der vielen straßenbahnbegeisterten Vereinsmitglieder gibt es das Museum und war das beeindruckende Fest möglich. MSP

NGT D8 DD 2625 als H0-Modell

Das Straßenbahnmuseum Dresden e. V. bestellt bei der Firma Halling (Wien) den NGT D8 DD 2625 als H0-Modell. Das Vorbild erhielt Ende Februar 2017 eine rot/cremefarbene Beklebung im „Tatra-Design" für die Jubiläen **„25 Jahre Straßenbahnmuseum Dresden"** und **„50 Jahre Tatra-Wagen in Dresden"**. Weitere Informationen unter www.strassenbahnmuseum-dresden.de

Preise

- NGT D8 DD 2625 H0 als Standmodell **169,00 EUR**
- NGT D8 DD 2625 H0/H0m motorisiert **219,00 EUR**

Bestellung

- Bestellung per E-Mail: **strassenbahnmuseum-dresden@dvbag.de**
- Bestellung per Fax: **03 51/85 83 598**



Ereignisreiche Jahre

Die Liniengeschichte am Zürichberg ■ Nach der Integration der Zürichberglinien in das Netz der Städtischen Straßenbahn Zürich gab es verschiedene Änderungen. Nicht nur die Streckenführungen variierten mehrmals, auch die Linienbezeichnungen wechselten

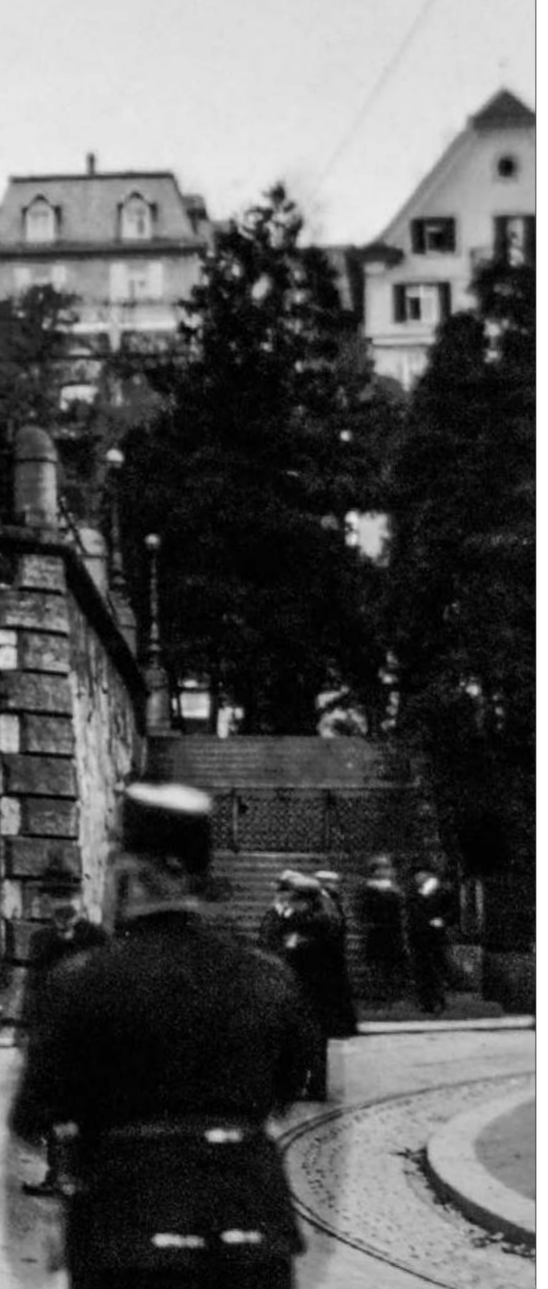
Nach der Jahrhundertwende wurde die Linienführung der Städtischen Straßenbahn Zürich (StStZ) reorganisiert. Die Wagen der einzelnen Linien wurden mit farbigen runden Tafeln bezeichnet, fortan verkehrten eine weiße, grüne, rote und gelbe Linie.

Gelb für den Zürichberg

Die Tramlinien nach Fluntern und nach Oberstrass wurden von der StStZ ab 1906 als gelbe Linien betrieben und zwar jene ab Kirche Fluntern – Platte – Seilbahn Rigiviertel – Platte – Bellevue – Paradeplatz und ab dem 9. Oktober 1906 auch die vom Hauptbahnhof zur ETH/Universitätsspital, nachdem die StStZ die Strecke vom Hauptbahnhof via Central – Weinbergstrasse – Leonhardstrasse – Tannenstrasse erbaut hatte.

Farben und Zahlen

Mit der allmählichen Zunahme der Tramlinien wurde die Unterscheidung nur durch Farben ungenügend, sodass ab 1905/06 die Liniennummerierung kombiniert mit Farben eingeführt wurde. Die gelbe Linie erhielten so runde, gelbe Linienzahltafeln mit einer schwarzen fünf für die eine Linie von der Kirche Fluntern via Platte – Seilbahn Rigiviertel – Platte – Bellevue. Die andere





Unfall vom 10. September 1930. Auch bei diesem Unfall war der Anhängewagen C2 Nr. 474 dabei und wurde arg beschädigt. Der Unfall forderte zwei Todesopfer und zahlreiche Verletzte SLG. HANS BODMER (3)



LINKS **Unfall vom 12. November 1929 in der Gloriakurve beim ETH-Physikgebäude. Der Ce 2/2 Nr. 166 mit dem C2 Nr. 474 geriet unterhalb vom Toblerplatz wegen nassem Laub ins Gleiten fuhr mit großer Geschwindigkeit die Gloriastrasse hinunter und zerschellte an der Stützmauer in der Gloriakurve**

Der Ce 2/2 Nr. 42 entlief im Jahr 1920 im Depot Fluntern und zerschellte bei der Spitzkehre am Hädeliweg an einem Gartenzaun. Das Bild zeigt, wie gebrechlich die Holz- Wagenkasten waren

Linie ab Hauptbahnhof erhielt die Linie 6, ebenfalls auf der gelben runden Linientafel. Dies wurde bis 1908 so beibehalten, als ab diesem Zeitpunkt die Linie 5 braune Tafeln mit einer weißen 5 erhielten.

Ab dem 1. Mai 1915 bediente die Linie 5 von der Kirche Fluntern aus via Platte das Bellevue direkt und weiter zum Paradeplatz und Bahnhof Wiedikon. Die Linie 6 fuhr damals von der Marienstrasse via Hauptbahnhof zur Platte. Diese wurde dann am 10. Januar 1917 noch von der Platte hinauf zur Kirche Fluntern verlängert. Als am 1. August 1924 die Verlängerung von der Kirche Fluntern zur Allmend Fluntern eröffnet wurde, wurde diese von der Linie 5 bedient.

Linien 5 und 6

1961/62 wurden die Linien- und Routentafeln aller Tramlinien der VBZ modifiziert, indem die runden Tafeln durch quadratische mit neuen Schriftarten ersetzt wurden. Im Sommer 1972 wurden bei der Kirche Fluntern die Gleisanlagen komplett umgebaut. Der einfache Gleiswechsel, der von den zweiachsigen Zweirichtungswagen der Linie 6 benutzt wurde, wurde durch eine Wendeschleife ersetzt. So verkehrten am 7. Juli 1972 die letzten Zweiachs-Motorwagen auf der Linie 6. Bis zur Inbetriebnahme der Wendeschleife am 19. August 1972 fuhren alle Tramzüge der Linie 5 und 6 zum Zoo.

Auf der anderen Seite wurden auch immer wieder Änderungen vorgenommen. Zeitweise fuhr die Linie 6 bis Albisrieden oder zum Hardplatz. Die Linie 5 fuhr einst zum Triemli bzw. Heuried. Seit dem 1. Februar 1986 wurde die Linie 5 nur noch bis Kirche Fluntern geführt, dafür wurde die Linie 6 zum Zoo verlängert. Gleichzeitig wurde die Linie 5 ab dem Bürkliplatz zum Bahnhof Enge geführt. Im Weiteren wurden 1986 die gelben Tafeln der Linie 6 durch hellbraune mit weißer Schrift ausgetauscht.

Ab dem 22. März 2007 fährt die Linie 5 von der Kirche Fluntern aus via Bellevue – Bahnhof Enge zur Laubegg, wobei diese am Sonntagnachmittag auch die Endhaltestelle Zoo bedient. Die Linie 6 fährt seit dem 29. Mai 1994 vom Zoo – Kirche Fluntern – ETH-Kantonsspital – Central – Hauptbahnhof – Paradeplatz zum Bahnhof Enge.

Das Quartier Oberstrass wird seit dem 18. März 1915 von der Linie 10 bedient,



Die Fahrzeuge der Linien 5 und 6 waren teilweise im Depot Irchelstrasse beheimatet. Der Motorwagen Be 2/2 1020 wartet dort im Frühling 1967 auf seinen Einsatz auf der Linie 6



Der Motorwagen Be 2/2 1018 mit Anhängewagen B2 632 fährt bei einem Sonntagseinsatz im August 1968 in der Kraftstrasse talwärts zur Kirche Fluntern HANS BODMER (2)

wobei diese damals vom Tiefenbrunnen via Bellevue – Paradeplatz – Hauptbahnhof – Central – ETH/ Kantonsspital zur Seilbahn Rigiviertel fuhr und ab dem 25. August 1922 zur Irchelstrasse verlängert wurde. Seit dem 2. Mai 1936 bedient auch die Linie 9 das Quartier Oberstrass, welche damals vom Bahnhof Enge via Bellevue über ETH/Universitätsspital zur Seilbahn Rigiviertel fuhr und seit dem 14. Oktober 1946 ebenfalls zur Irchelstrasse verlängert wurde.

Betriebsstörungen

Die Zürichberglinien nach Fluntern wurden von schweren Unfällen leider nicht verschont. Bereits bei den Probefahrten im Jahr 1895 stießen zwei Motorwagen der ZZB bei einem Manöver bei der Spitzkehre am Häldeliweg zusammen. Die Fahrzeuge konnten jedoch bis zur Betriebseröffnung wieder instandgesetzt werden. Schlechter ging es dem Motorwagen Ce 2/2 Nr. 42 ex ZZB Ce 2/2 Nr. 2, der sich im Jahre 1920 aus dem Depot Fluntern unbemerkt in Fahrt setzte und bei der Spitzkehre am Häldeliweg in einen Gartenzaun fuhr, entgleiste und zerschellte. Aufgrund dieses Unfalls wurden dann die Ausfahrweichen im Depot Fluntern mit sogenannten Fangweichen gesichert. Diese Fangweichen spielten dann in einem weiteren Unfall am 10. September 1930 wieder eine Rolle. Weit dramatischere Unfälle ereigneten sich zwei Mal im Jahresabstand am selben Ort in der Gloriakurve beim Physikgebäude der ETH in den Jahren 1929 und 1930.

Bremsen versagten

Der erste Unfall ereignete sich am 12. November 1929 als der Motorwagen Ce 2/2 Nr. 166 mit dem Anhängewagen C2 Nr. 474 der Linie 5 unterhalb des Toblerplatzes in der Kraftstrasse auf feuchtem Laub und Regen ins Gleiten geriet und die elektrische Motorbremse ausfiel. Bei der Kirche Fluntern passierte er bereits mit so großer Geschwindigkeit, dass der Lyrabügel den Kontakt zur Fahrleitung verlor und zerbrach und so auch noch die fahrstromabhängige Schienenbremse ausfiel. Der Tramzug raste weiter die Gloriastrassse hinunter und zerschellte dann in der Gloriakurve in den Stützmauern beim Physikgebäude der ETH. Der Anhängewagen entgleiste ebenfalls, der Schaden hielt sich jedoch in Grenzen. Der Unfall forderte 21 Verletzte. Der Motorwagen Ce 2/2 Nr. 166 wurde trotz der schweren Beschädigungen im Jahr 1936 zwecks Arbeitsbeschaffung während der Krisenzeit durch die StStZ-Straßenbahnwerkstätte wieder aufgebaut. Der Motorwagen Ce 2/2 Nr. 166 gehörte zur ersten Serie der sogenannten Bertschingerwagen (Nr. 149–168), welche im Jahr 1907–1909 durch den StStZ -Direktor Bertschinger bei SWS und MFO beschafft wurden. Dieser Unfall gab Anlass zum sofortigen Einbau der Druckluftbremse und zum Einbau von Akkumulatorenbatterien zur fahrdrahtunabhängigen Speisung der Magnetschienenbremsen an einem großen Teil der Triebfahrzeuge der StStZ, welche die Berglinien befuhren.

Ursache Fahrlässigkeit

Der zweite tragische Unfall in der Kurve an der Gloriastrasse ereignete sich am 10. September 1930, welcher zwei Todesopfer und mehrere Schwerverletzte forderte. Dieser Unfall ist auf eine grobe Fahrlässigkeit des Depotpersonals in Fluntern zurückzuführen. Das Depot Fluntern verfügte über drei ungefähr 60 Meter lange Hallengleise, sowie ein auf der Seite der Kraftstrasse viertes Abstellgleis im Freien. Diese Gleise sind zu einem Ausfahrgleis über Weichen zusammengefügt und wie bereits erwähnt durch eine Fangweiche gesichert. Auf dem im Freien befindliche Abstellgleis waren sieben Anhängewagen in zwei Zügen zu vier und zu drei Wagen abgestellt worden, welche untereinander jedoch nicht gekuppelt waren. Ein Schaffner machte den stellvertretenden Depotchef auf diesen Umstand aufmerksam, der dies jedoch ignorierte.

Die Fangweiche sollte das Entlaufen von Wagen verhindern – diese ist im Normalfall auf Ablenkung gestellt, sodass allfällige Wagen auf das Straßenpflaster hinausrollen und so gestoppt werden. Jedes Mal, wenn



Ce 2/2 1255 bei der Endstation Kirche Fluntern am 3. September 1961. Die Wagen Ce 2/2 Nr. 1241–1260 stammten aus dem Jahr 1919 und waren die ersten Motorwagen der StStZ mit Quersitzen, sie verschwanden zwischen 1955 und 1966 SLG. HANS BODMER

rangiert wurde, musste diese Fangweiche manuell in die richtige Lage gebracht werden. Aus Bequemlichkeitsgründen war diese Fangweiche zu jenem Zeitpunkt blockiert, das heißt, auf Ausfahrt gestellt. Als der Motorwagen Ce 2/2 Nr. 225 der Linie 6 nun noch den siebten Anhängewagen auf das Abstellgleis rangierte, waren die drei Anhängewagen C2 Nr. 476, 474 und 460 im Abstellgleis nicht gesichert, aber untereinander gekuppelt. In der Folge trat der Motorwagen 225 den Dienst auf der Linie 6 an und fuhr von der Kirche Fluntern talwärts. Fast gleichzeitig entliefen die drei Anhängewagen über die ungesicherte Fangweiche und fuhren ebenfalls talwärts und holten den Motorwagen 225 auf der Höhe des Gloriasteiges ein und schoben diesen mit großer Geschwindigkeit die Gloriastrasse hinunter an der Haltestelle Voltastrasse vorbei. Der Wagenführer des Motorwagens 225 versuchte wohl den mit elektrischer Widerstandsbremse, Schienenbremse sowie Handbremse ausgestatten Motorwagen zu bremsen, was jedoch nicht gelang. In der Gloriakurve entgleiste der Motorwagen, kippte zur Seite, und auch die drei Anhängewagen entgleisten, fielen teilweise um und verkeilten sich ineinander. Als der stellvertretende Depotchef von diesem Unfall erfuhr, wollte er Selbstmord begehen, indem er sich im Depot in die 550 Volt führende Schaltanlage hängte. Er erlitt schwere Brandwunden, konnte jedoch gerettet werden. Der verunfallte Wagen Ce 2/2 Nr. 225 wurde im Jahr 1937 wieder aufgebaut. Die Anhängewagen waren wohl auch stark beschädigt, wurden aber ebenfalls repariert. Zu erwähnen ist noch, dass der C2 Nr. 474 zum zweiten Mal an diesem Ort in einen Unfall verwickelt war. Der Ce 2/2 Nr. 225 (später 1225) wurde dann 1958 an die Schmalspur/Zahnradbahn Bex-Villars-Bretaye verkauft, wurde dort etwas umgebaut und erhielt dort die Nr. 9. Dieses Fahrzeug befindet sich heute noch immer dort und dient als Dienstwagen bzw. Reservefahrzeug. HANS BODMER

Nachdem sich die Teile 1 und 2 der Zürichberg-Serie in SM 5 und 6/2017 mit der Entstehungsgeschichte der Bahn und den ersten Betriebsjahren befasst haben, widmet sich der letzte Teil den moderneren Fahrzeugtypen und deren Einsatzgeschichte bis heute.

Motorwagentypen der StStZ/VBZ – Einsatz am Zürichberg auf Linie 5 + 6

Zweiachsige Zweirichtungsmotorwagen

Bez.	Nummer	Kurzbeschreibung	Abstellung/Verschrottung
Ce 2/2	149–168	Bertschingerwagen 1. Serie 1907–1908	1953–1958…1965
Ce 2/2	169–193	Bertschingerwagen 2. Serie 1909	1950–1955…1966
Ce 2/2	194–216	Bertschingerwagen 3. Serie 1913	1956–1959…1964
Ce 2/2	217–236	Bertschingerwagen 4. Serie 1913	1956–1959…1962
Ce 2/2	241–260	Quersitzwagen Baujahr 1919	1955–1958…1966
Ce 2/2	1001–1028	„Schnelläufer“ Baujahr 1928–1929	1967… 1983

Brücken-Leiden

Tram-Kuriositäten am Nürnberger Rangierbahnhof ■ Seit mehr als 100 Jahren fahren in Nürnberg Straßenbahnen über die Brücke, die den Nürnberger Rangierbahnhof überspannt. Die Brücke? Es waren mehrere Brücken, die teilweise nicht lange „lebten"



Ein trüber Novembertag im Jahre 1971: Die 20 Jahre alte Brücke über den Rangierbahnhof ist gesperrt, für die Fahrgäste geht es „per pedes" weiter

Am 19. Oktober 1912 konnte die Straßenbahn Nürnberg eine Strecke zum Trafowerk eröffnen. Nach Fertigstellung einer Brücke über den Rangierbahnhof wurde am 28. Juni 1913 die Verlängerung zum Haupteingang des Südfriedhofs eröffnet. Am 13. August 1938 schließlich wurde diese Strecke nochmals um zwei Haltestellen bis zur heutigen Endstation Worzeldorfer Straße verlängert. Nürnberg als verkehrsknoten, Industriestandort und Stadt der NSDAP-Parteitage war im Zweiten Weltkrieg bevorzugtes Ziel von Luftangriffen. Die Bilanz im Jahre 1945 waren eine weitgehend zerstörte Innenstadt und ein schwer beschädigter Rangierbahnhof – inklusive der Straßenbahnbrücke.

Die Nachkriegsbrücke

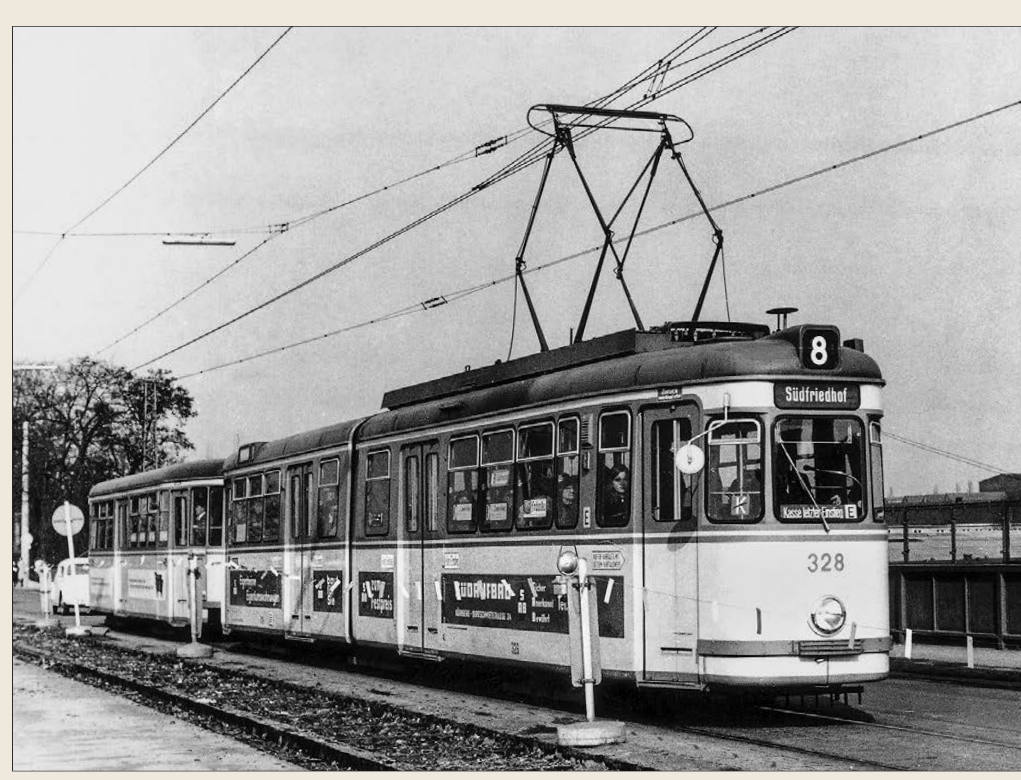
Die Brücke über den Rangierbahnhof konnte seit dem 20. Juli 1951 wieder von der Straßenbahn bis zur Worzeldorfer Straße befahren werden. Besonders solide kann das neue Nachkriegs-Brückenbauwerk allerdings nicht gewesen sein, denn vom 18. August bis zum 10. Dezember 1966 war die Brücke wegen Schäden an der westlichen Brückenhälfte für den Straßenbahnverkehr gesperrt. Somit war wieder am Trafowerk Endstation wie schon bis 1913. Anschließend wurde eingleisiger Betrieb über die Brücke genehmigt, bis sie am 25. September 1971 ganz gesperrt wurde. Anfangs gab es noch einen Pendelverkehr mit Altwagen, die auf der Seite Südfriedhof umsetzen konnten.

1971 stand die Eröffnung der ersten Teilstrecke der U-Bahn zwischen Bauernfeindstraße und Langwasser Süd an, die Verlängerungen Richtung Hauptbahnhof und Innenstadt waren im der Planung bzw. im Bau. Deshalb wollte man die Straßenbahn dauerhaft am Trafowerk enden lassen. Doch man hatte die Rechnung ohne die Bewohner des Stadtviertels gemacht, die nicht auf ihre Straßenbahn verzichten wollten. Zu jener Zeit hatte auch die damalige Bundesministerin Käthe Strobel ihren Wohnsitz am Südfriedhof und bekam nun der Zorn der Bevölkerung wegen der Stilllegung der Straßenbahn ab.

Die dritte Brücke

Frau Strobel konnte dann den Stadtrat überzeugen, auf einer neu zu bauenden Brücke über den Rangierbahnhof wieder Gleise zu verlegen. Hier war ein Kompromiss notwendig, seit Wiedereröffnung der Brücke fuhr die Straßenbahn nur eingleisig, aber signalgesichert und auf eigenem Bahnkörper über die Brücke. Aber auch diese Brücke war wohl kein Meisterwerk der Ingenieurskunst, denn schon am 2. August 2004 musste sie für den Gesamtverkehr stillgelegt werden. Die Brücke wurde generalsaniert, was praktisch einem Neubau gleich kam. Bei dieser Gelegenheit wurde die Straßenbahn-Trasse wieder zweigleisig trassiert. Am 11. Dezember 2005 konnte die fast neu erstandene Brücke wieder für den Verkehr freigegeben werden. Heute passieren die Züge der Linie 5 Worzeldorfer Straße – Hauptbahnhof – Südfriedhof im Zehn-Minuten-Takt das Brückenbauwerk.

WOLFGANG WALPER

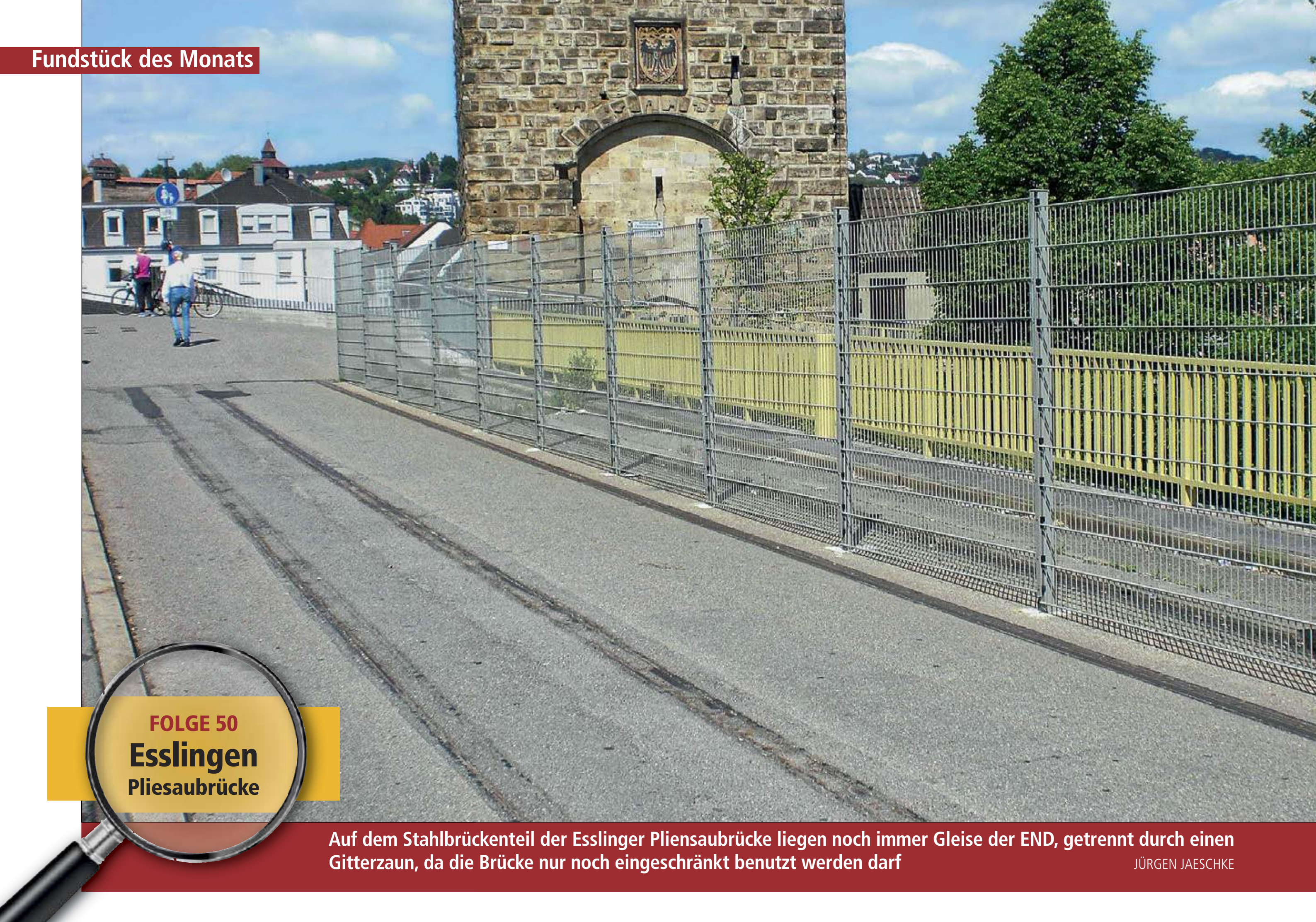


In den 60er-Jahren passiert der Nürnberger GT das Brückenbauwerk. An der Nachkriegskonstruktion wird bereits „gebastelt“, wie die Baken und Flatterbandabsperrungen beweisen



Ein Sprung ins Jahr 2004: Die neue Brücke über den Rangierbahnhof war zunächst nur für eingleisigen Straßenbahnverkehr ausgelegt. Erst bei einer Generalsanierung im Jahre 2005 bekam die Tram wieder ihr zweites Gleis

AUFNAHMEN WOLFGANG WALPER



Auf dem Stahlbrückenteil der Esslinger Pliensaubrücke liegen noch immer Gleise der END, getrennt durch einen Gitterzaun, da die Brücke nur noch eingeschränkt benutzt werden darf JÜRGEN JAESCHKE

Letzte END-Spuren

Die Überlandstraßenbahn Esslingen – Nellingen – Denkendorf wurde am 28. Februar 1978 eingestellt. Fast 40 Jahre später erinnert nicht mehr viel an diese interessante Bahn. Die letzten vorhandenen Schienen in Esslingen befinden sich auf der Pliensaubrücke

Esslingen lag im Mittelalter an dem bedeutenden Handelsweg von Flandern nach Oberitalien. Es gab hier eine breite Furt über den Neckar, sodass sich hier ein bedeutender Markt entwickelte, der ein Grund für den Reichtum dieser Stadt war. So wurde schon früh beschlossen, hier eine Brücke zu bauen, damit die Kaufleute trockenen Fußes über den Neckar gelangen konnten. Vermutlich wurde die Pliensaubrücke in den Jahren 1213 bis 1259 erbaut. Sie gilt als Meisterleistung der mittelalterlichen Baukunst.

Es war die einzige Neckarbrücke weit und breit, sodass dieser Flussübergang weiteren zusätzlichen Verkehr anzog. Sie war bis weit in das 20. Jahrhundert die einzige Neckarbrücke für Fahrzeuge in Esslingen. Deshalb gab es keine andere Möglichkeit, als die END-Straßenbahn im Jahr 1926 über diese Brücke nach Esslingen hinein zu führen. In den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg wurde durch den zusätzlichen Verkehr mit Autos und Bussen die Situation hier immer unerträglicher. Im Jahr 1972 wurde zirka 200 Meter weiter neckaraufwärts die neue Vogelsangbrücke eröffnet, die den gesamten Verkehr übernahm. So verblieb auf der Pliensaubrücke, neben der Straßenbahn, nur noch der Fußgängerverkehr.

Eine weitere bedeutende Zäsur für die Pliensaubrücke stellte im Jahr 1964 die Schiffbarmachung des Neckars dar. Hierfür wurden drei Brückenbögen abgebrochen und an deren Stelle eine zirka 50 Meter breite Stahlträgerbrücke eingebaut. Auf der Stahlträgerbrücke wurden natürlich auch wieder Schienen eingelegt. Nach der Stilllegung der END verblieb hier dann nur noch der Fußgänger- und Radverkehr. Später wurde der vorhandene Rest der mittelalterlichen Brücke mustergültig, natürlich ohne Gleise restauriert. Allerdings wurde die neue Stahlbrücke nicht erneuert, und das Doppelspurgleis liegt hier auf einer Länge von zirka 50 Metern noch heute. An diesem neuen Brückenteil gibt es einen starken Rostfraß, sodass seit 2014 nur noch die Mitte der Brücke benutzt werden darf. Es ist jedoch abzusehen, dass diese Brücke erneuert werden muss, sodass die Schienen auch hier im Zuge des Neubaus verschwinden werden. Jürgen Jaeschke

Straßenbahn im Modell

■ **Miniatur-Nahverkehr:** Anlagen, Fahrzeuge, Tipps und Neuheiten

sm-modell@geramond.de

Ein Kleinbahn-Triebwagen trifft auf eine Straßenbahn. Eine solche Begegnung war bis in die 1950er-Jahre in Glücksburg möglich. Bis zu dieser schleswig-holsteinischen Stadt an der Grenze zu Dänemark teilte sich die Flensburger Kreisbahn die Gleise mit Flensburgs Straßenbahn. Die Linie 4 hatte dort ihre Endstelle, die Kreisbahn fuhr weiter nach Kappeln. Guido Mandorf fertigte die H0-Fahrzeuge als 3-D-Modelle

Sommer, Sonne und Modelltram

KBGG in Stuttgart. Teil 1 ■ Bei Temperaturen über 30 Grad nutzten Tausende Stuttgarter die internationale Modellausstellung im Straßenbahnmuseum für einen Familienausflug



An jeder Haltestelle der Stuttgarter Straßenbahn wurde für „Kleine Bahn ganz groß" geworben

Es ist Samstag, kurz vor 10 Uhr in Stuttgart-Bad Cannstadt. Die Sonne strahlt vom blauen Himmel und das Thermometer nähert sich trotz der noch frühen Stunde wie schon an den Vortagen wieder der 30-Grad-Grenze. Vor der „Straßenbahnwelt Stuttgart" wartet bereits eine Menschenmenge auf den Einlass zu „Kleine Bahn ganz groß".

Ganz groß hat der diesjährige Veranstalter, der Verein „Stuttgarter historische Straßenbahnen", die Modellstraßenbahn-Ausstellung aufgezogen. In den zwei fast 9.000 Quadratmeter großen Fahrzeughallen des Museumdepots wurden die alten Fahrzeuge zur Seite gerollt, um so rund ein Drittel der Fläche für 45 Anlagen und 30 Info- und Verkaufsstän-



Ein Denkmal für Gunther Eheim, den Schöpfer des später von Brawa gefertigten Trolleybusses, hat Jörg Schmitz auf seiner Anlage aufgestellt



Der Gleisplan vom Anlagenteil Gibitzenhof vom „Modulbau Nürnberg" ist der gleichnamigen Endschleife ihrer Heimatstadt nachempfunden

de freizumachen. Während die Besucher noch draußen vor der Kasse auf die Öffnung warten und in der Straße neben dem Depot die Dieselmotoren einiger gelber Bus-Oldtimer warm laufen, machen sich in den Hallen die 290 Ausstellungsteilnehmer für den Beginn der Veranstaltung und den erhofften Besucherandrang bereit.

Mit Oldtimern zum Bahnhof

Punkt 10 Uhr beginnt dann der Sturm auf die Ausstellungshallen. Für fünf Euro Eintritt kann man sich an den gezeigten Modellstraßenbahnen erfreuen. Familien zahlen zwölf Euro. Für 11,50 Euro (Familien 23 Euro) darf man zusätzlich auch mit den alten Omnibussen zum Hauptbahnhof



Die „Modellstraßenbahn Hamburg" trat in Stuttgart zusammen mit dem „Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn" auf. Die einen kümmerten sich um die typischen Hamburger Modelle, die anderen um die Module

Die Anlage in einem Kasten ähnlich einem Kasperletheater zu präsentieren, haben wohl britische Modellbahner erfunden. Auf dem Festland machten es ihnen zuerst Niederländer und Belgier nach. Mit Justus Knopp (kl. Foto) war jetzt auch ein deutscher Hobbyfreund so mit seiner 2,10 Meter breiten Potsdamer H0-Anlage in Stuttgart vertreten. Zehn Monate hat er an ihr gebaut



Der „Kleine Stadtverkehr" begeistert mit seinen großzügigen H0-Modulen. Zwar werden Stuttgarter Straßenbahnen eingesetzt, die Stadtszenen können aber auch anderswo in Deutschland angesiedelt sein. Die Fahrzeuge der Dortmunder Thier-Brauerei tragen Remscheider Nummernschilder



Die Rittner-Bahn von Martin und Johannes Broy im Maßstab 1:22,5 stellt den Zustand der Südtiroler Bergstraßenbahn in den 1960er-Jahren dar



Kaum Fortschritte zur letzten Ausstellung zeigte die Anlage des Dresdner DVB-Modelltramclubs. Im nächsten Jahr sind sie Ausrichter von KBGG

und zum Schlossplatz fahren; alle 30 Minuten und so oft man will. Die historischen Straßenbahnen können nicht eingesetzt werden, denn in der Hallenausfahrt stehen jetzt die großen und kleinen Tramanlagen. Eine von den kleineren hat Justus Knopp aus Potsdam in der Nähe der weit geöffneten Hallentore aufgebaut. Auf weniger als zwei Quadratmetern zeigt er ein Stück seiner Heimatstadt im Maßstab 1:87. „Die Anlage ist an Szenen aus Potsdam angelehnt, aber nicht wirklich exakt nachgebaut", sagt er. „Sie soll die Zeit der Wende zeigen." Eine neue Anlage hat Knopp

Auf Holger Otts Anlage fahren nicht nur seine eigenen Fahrzeuge. Wir sehen zwei ehemals zur Düsseldorfer Rheinbahn gehörende Triebwagen, die rot lackiert von Stern & Hafferl in Österreich eingesetzt wurden. Dazu hat sich ein römischer Socimi gesellt. Dieser Fahrzeugtyp sollte eigentlich auch auf dem neuen Romteil des Hamburger Miniatur-Wunderlandes eingesetzt werden. Stattdessen fahren dort von Halling gelieferte Fake-Modelle (Düwag). Die auf der Ott-Anlage versammelten drei Triebwagen wurden von Guido Mandorf als 3-D-Druck konstruiert und von ihm, Holger Ott und René Felgentreu zusammengebaut und motorisiert

OLGA BANDELOWA (20)

Johannes Keller-Harmsen ist ein Kleinserien-Hersteller, der auch noch Spaß am Betrieb seiner eigenen Modulanlage hat. Der grüne Reutlinger T2/B2-Zug ist als 3-D-Druck leider nur ein Einzelstück, von dem er keine Serie plant. Die Gebäude wurden nach Vorbildern aus Polystyrol gebaut

schon geplant. Sie wird dann ein wirkliches Stück von Potsdam in der Zeit von 1930 bis 1950 darstellen.

Ein amerikanisches Streetcar umrundet ein Schnellrestaurant. René Hoppel aus den Niederlanden hat mit wenigen Teilen seine Kleinstanlage auf einer Holzkiste gebaut

Gleich gegenüber von Knopp haben Mitglieder von „Modellstraßenbahn Hamburg" und dem „Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn" ihre Modulanlage aufgebaut. Die rot gekleideten Modellstraßenbahner kümmern sich um die Modelle, die blauen VVM-Leute um die Module. Im Gegensatz zu früheren Jahren ist die Anlage in diesem Jahr mit nur sechs Modulen aber recht übersichtlich ausgefallen.

Staunende Familien

Etwas tiefer in der Fahrzeughalle wird eine weitere Anlage im Schaukasten gezeigt, die „Rheinberger Straßenbahnbetriebe" von Mark van Dijk aus dem niederländischen Leidschendam. Knapp 15 Minuten nach Kassenöffnung sind die Ausstellungshallen voller Menschen. Viele Familien mit kleinen Kindern stehen staunend vor den Anlagen mit den unermüdlich fahrenden Tramfahrzeugen. Auch van Dijks



Mark van Dijks H0-Anlage „Rheinberg" trägt starke Züge einer mittleren deutschen Großstadt. Zum Einsatz kommen aber Modelle aus Europa



Bodo-Lutz Schmidt, einst Tram-Chef in Halle, hat seinen Lieblingen Tw 500 von 1940 und Bw 300 von 1943 in H0 als 3-D-Drucke ein Denkmal gesetzt



Der Gelenktriebwagen A619-620 der Überlandbahn NZH wartet an der Haltestelle Prinsessegracht in Den Haag (1:45-Diorama von Rob Kievit)

Rheinberg ist von einer großen Menschentraube belagert. Väter heben ihre Kleinen hoch, denn Rheinberg wird in über einem Meter Höhe gezeigt. Ein Schattenbahnhof voller Triebwagen sorgt für ständigen und abwechslungsreichen Betrieb auf der rechnergesteuerten H0-Anlage.

In der Mitte wird es heiß

Die weit geöffneten Tore lassen die Bruthitze von draußen inzwischen weit in die obere Ausstellungshalle dringen. Glücklich ist, wer sich am Morgen im nahen Supermarkt noch mit genügend Getränkeflaschen eingedeckt hat. In der zweiten, der unteren Halle ist es zurzeit noch deutlich angenehmer. Auch hier ist ein Gewühle wie früher beim Sommerschlussverkauf. Schnell zeigt sich aber, richtig glücklich sind nur die Aussteller, die ihre Anlagen und Stände am Hallenrand aufbauen konnten. Ein über die ganze Hallenlänge gehendes Oberlicht wirft einen grellen Lichtstreifen auf die Anlagen. Dabei bilden die Fensterstreben harte, störende Schatten. Wer hier den ganzen Tag sitzt, muss bis zum Abend mit einem Sonnenbrand rechnen. Der Bremer „Club Linie 11" hat hier in der Hallenmitte seine „Gröpli-Tram" genannte Modulanlage aufgebaut. Wer sie fotografieren will, merkt schnell, brauchbare Bilder sind bei den Lichtverhältnissen nicht möglich. Sogar kräftiges Blitzlicht macht es nicht besser.

Licht und Schatten wechseln sich auch bei den „Spur-IIm-Freunden" um Jens Huschina aus Berlin ab. Zusammen mit den „Freunden der Nürnberg-Fürther Straßenbahn" haben sie eine gewaltige Großspuranlage aufgebaut, deren Betrieb in Höhe von Kinderaugen nicht nur die kleinen Besucher begeistert. Guido Mandorfs siebenjähriger Manuel findet es dagegen viel interessanter, in einer der hier abgestellten historischen Straßenbahnen unermüdlich die Glocke zu betätigen. Das Bim-Bim-Bim klingt durch die ganze Halle. Papa Guido nimmt's gelassen, weiß er doch so, wo sein Sohne-

DDR-Kleingartenidyll, Ende der 1970er-Jahre. Der betagte Lieferwagen Barkas V 901/2 ist noch genauso unverzichtbar wie ein Altbauwagen aus den 1920er-Jahren. Neu ist die Turnhalle im Hintergrund. Die großzügig gestaltete Szene gehört zur Anlage der Magdeburger Straßenbahnfreunde



Auf Jens Huschinas Spur-IIm-Modulanlage treffen sich mehrere Straßenbahn- und Buslinien. Der klassische Vertreter der Leipziger Straßenbahn aus den 1920er-Jahren, der Pullman-Triebwagen (LVB Typ 22) mit zwei Mitteleinstieg-Beiwagen (LVB Typ 61), stammt aus der Modellbauwerkstatt von Götz Renker aus Leipzig

mann steckt. Beruhigt kann er sich um den Betrieb auf seinen mit der Anlage von Holger Ott verbundenen Modulen kümmern. Hier setzen auch andere Hobbyfreunde ihre Modelle ein. Ständiger Betrieb und gekonnt in Szene gesetzte Land- und Stadtbereiche sorgen für Publikumsandrang, der auch am Sonntag nicht abreißt.

JENS-OLAF GRIESE-BANDELOW

Warum am Sonntag der Hauptgottesdienst die Öffnung der Ausstellung verzögert und mehr Interessantes von KBGG im nächsten SM.



In der unteren Halle warfen die Dachfenster einen grellen Lichtstreifen mit harten Schatten der Fensterstreben auf viele Anlagen. Hier war Fotografieren unmöglich und die Aussteller saßen in der prallen Sonne



Kartonbau ist eine Möglichkeit, fehlende Fahrzeugtypen als Modell entstehen zu lassen. CDT aus Chemnitz zeigte professionelle Kartonmodelle. Neu ist der zweiachsige Lindner-Triebwagen der Halberstädter Straßenbahn

Dessauer mit richtiger Nummer

■ Im letzten Modellteil vermutete Autor Dietrich-Vandoninck auf Seite 77, dass die Nummer des Dessauer Fröwis-Tw 24 nicht korrekt sein könnte. Leser Randolf Jaentsch aus Berlin schickte uns ein Bild des Fahrzeugs und schrieb: Die Nummer 24 war ein drittes Mal vergeben worden. Der vorherige Tw 24 II war ein Wagen der ehemaligen Uferbahn in Berlin. Der Wagen, der die Nummer 24 III bekam, hieß in Berlin 3243. Das Foto entstand 1967 einige Monate nach der Ausmusterung.

■ Anders als berichtet gehört der auf Seite 79 gezeigte rumänische Timis-Zug Sven Schäfer. Er baute ihn aus einem 3-D-Druck von Harmsen-Modellbau. JOG



STRASSENBAHN MAGAZIN Forum

Leserbriefe · Medien · Termine

■ **Ihre Seiten:** Ergänzungen, Anmerkungen, Kritik und Anregung

0 89 – 13 06 99-720
0 89 – 13 06 99-700
redaktion@geramond.de
STRASSENBAHN MAGAZIN
Postfach 40 02 09 · 80702 München

Zu „Trachtenberger Schatzkammer" (SM 5/2017)

Auch in Holland beliebt

■ Im SM 5/2017 habe ich auf den Seiten 70 und 71 gelesen, dass das Straßenbahnmuseum in Dresden in diesem Jahr sein 25. Jubiläum feiert. Ich habe mit einer niederländischen Gruppe, alles Straßen-



bahnfreunde, von 4. bis 11. August 1996 eine Reise nach Gotha, Erfurt, Dresden und Leipzig unternommen, wobei am 7. August in Dresden eine schöne zweistündige Rundfahrt mit Tw 937 und Bw 87 geboten wurde, an die ich mich gerne erinnere. Ich gratuliere herzlich dem Straßenbahnmuseum zum Geburtstag.

Louis van Huut, NL-Rotterdam

Zu „Gut Ding braucht weiter Weile" (SM 6/2017)

Paradoxe Haltung

■ Recht paradox ist die Haltung der Uni-Verwaltung zur Campusbahn. Diese hatte die Linienführung selbst vorgeschlagen, die dann auch so planfestgestellt wurde. Absurd erscheint, dass die Uni-Verwaltung ihre eigene Planung letztendlich gerichtlich für nichtig hat erklären lassen. Übrigens wurden alle vorgebrachten Bedenken hinsichtlich Störungen durch den Bahnbetrieb durch Gutachten widerlegt.

Der Gleisumbau am Hauptbahnhof Nordeingang wäre in dem Maße unnötig, wenn die Stadt Heidelberg Mitte der 80er-Jahre im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zur Umlegung der OEG zwischen Ochsenkopf und Hbf dem OEG Vorschlag gefolgt wäre, die Bahnsteiganlagen direkt vor dem Nordeingang zu verlegen und nicht in Straßenmitte zu belassen. Andererseits wurde im Rahmen dieses Verfahrens von der Stadt vorgeschlagen, das Güterbahnhofsgelände der OEG für eine HSB-Werkstatt und Abstellhalle zu nutzen. Hier stellte sich die OEG quer, weil diese annahm, die dort vorhandene-Rollbock Umsetzanlage weiterhin benötigen zu müssen. Bekanntlich wurde anfangs der 90er-Jahre der OEG Güterverkehr komplett aufgegeben. Das Foto S. 23 zeigt die hinter den Büschen versteckte Güterhalle an der Gneisenaustr. und nicht am Ochsenkopf (!) , der liegt im Bildhintergrund links und ist von dieser Stelle aus nicht sichtbar.

Ullrich Müller, 76227 Karlsruhe-Durlach

Zu „Volkseigene Vierachser" (SM 6/2017)

Nicht der Einzige

■ Auf der Titelseite liest man unter Gotha-Großraumwagen: Alles über die einzigen Vierachser aus DDR-Produktion. Das stimmt nicht ganz. Wie im Artikel richtig dargestellt, gab es einen Vorläufer von LOWA in Werdau mit der problematischen Breite von 2,50 Metern, geliefert an die BVG (Ost) in Berlin. Der Probezug erhielt die Typenbezeichnung TDE/BDE 52 und die Wagennummern 8001/3001, die deshalb in der Liste auf Seite 47 oben fehlen. Wegen seiner Breite konnte der Zug nur auf der Strecke S-Bf Grünau – Schmöckwitz (Li 86 E) verkehren, nachdem diese besonders hergerichtet worden war (Ersatz der Mittelmaste durch Seitenmaste). Ein Modell des Wagens ist auf Seite 76 rechts oben abgebildet.

Martin Heyneck, Minden

Zu „Journal, Lissabon" (SM 6/2017)

Phantomlinie 24E

■ Was wirklich neu ist, ist die Umgestaltung des Platzes vor dem Cais do Sodré inklusive neuer Gleisanlage sowie eine komplette Gleisneulage in der Avenida Ribeira das Naus; es wurden sogar die Weichenverbindungen für die (momentan noch) eingestellte Linie 24E eingebaut! Auch versucht die Bevölkerung für die schon lange versprochene Wiederinbetriebnahme der Linie 24E Druck zu ma-

50 Jahre erfolgreiche Museumsarbeit in Zürich

Wer mit „Pedaler", „Kurbeli", „Schnellläufer" und „Mirage" auf Anhieb etwas anfangen kann, der kann jetzt aufhören zu lesen – dies ist die richtige Lektüre für Sie. Für alle anderen doch ein paar Erklärungen vorab: In der Schweizer Metropole Zürich ist es üblich, den verschiedenen Tram-Typen nicht nur technische Bezeichnungen wie „Be 4/4" zu geben, sondern auch Spitznamen; diese sind nicht nur Tram-Spezialisten bekannt, sondern werden im ganz alltäglichen Sprachgebrauch verwendet. Dieser Brauch hat sich bis heute gehalten und zeigt, dass man in Zürich „zu seinem Tram" ein besonderes Verhältnis hat. Und so kann es nicht verwundern, dass sich bereits 1967 ein Verein gründete mit dem Ziel, zur Ausmusterung anstehende Fahrzeuge zu retten und zu erhalten. Das vorliegende Buch dokumentiert die ersten 50 Jahre dieser Vereinsgeschichte, nach Jahren gegliedert. Das ist angesichts der Detailfülle teilweise etwas ermüdend zu lesen, andererseits erfährt man doch eine Menge über die Vereinsarbeit, über Pläne und Rückschläge sowie über die regelmäßigen Ausflüge des Vereins. Diese führten zu vielen, teilweise inzwischen längst verschwundenen Bahnen in der Schweiz, aber auch nach Deutschland. Auf diesen Exkursionen entstanden zahlreiche faszinierende Fotos, die zu großen Teilen nicht wiederholbare Szenen zeigen; wer also des Lesens müde wird, wird sich an den Bildern erfreuen, die den Text auf jeder Seite begleiten. Natürlich kommen auch die vom Verein unterhaltenen Fahrzeuge mit zahlreichen Fotos zur Geltung: Man sieht sie in früheren Zeiten im Alltagsbetrieb, während ihrer Aufarbeitung, aber auch im heutigen, mustergültigen Erhaltungszustand. Neben den klassisch blauweißen Zürcher Trams gehören auch Fahrzeuge der früheren Straßenbahn Zürich – Oerlikon – Seebach sowie der ehemaligen Limmattal-Straßenbahn als Farbtupfer zur Sammlung. Über die Jahre musste der Verein mehrmals das Quartier wechseln und eine neue Bleibe für die zum großen Teil betriebsfähigen Exponate suchen. 2007 schließlich wurde in Zusammenarbeit mit der Stadt und den Verkehrsbetrieben Zürich im frei gewordenen Depot Burgwies eine endgültige Lösung gefunden; der 10. Jahrestag dieses Umzugs ist der zweite Anlass für die Herausgabe dieses Buches. Wie bereits erwähnt: Man muss nicht alles lesen: Liebhaber Schweizer Bahnen und Trams kommen allein beim Betrachten der vielen Fotos auf ihre Kosten. Für diejenigen, die es etwas kürzer mögen, ist am Ende eine Zusammenfassung der Vereinsgeschichte zu lesen, und natürlich fehlt auch eine ausführliche Darstellung der erhaltenen Fahrzeuge nicht. Das Buch ist vollständig auf Kunstdruckpapier gedruckt, was eine hervorragende Wiedergabe von Text und Fotos garantiert. JÖRN SCHRAMM



Herausgeber/Verlag: Verein Tram-Museum Zürich, Autoren: Hansruedi Ryffel et al., 136 Seiten, über 350 Schwarzweiß- und Farbfotos. Gebunden, broschiert, 21 x 29,5 cm, Preis: 25 Schweizer Franken (etwa 23 Euro), Erhältlich im Museum oder im Online-Shop unter www.tram-museum.ch

Termine

Ob Tag der offenen Tür, Sonderfahrt oder Symposium:
Veröffentlichen Sie Ihren Termin hier kostenlos.
Fax (0 89) 13 06 99-700 · E-Mail: redaktion@geramond.de

5. August, Essen: Die Museumsstraßenbahnen am ersten Samstag im Monat auf den Strecken der Kulturlinie 107 und der Ringlinie 101/106 zwischen Gelsenkirchen, Zollverein und Holsterhausen. Unterwegs werden alle Haltestellen am Linienweg bedient. Für die Mitfahrt in der historischen Straßenbahn ist ein gültiges VRR-Ticket nötig, ein Nachlösen in der Straßenbahn ist nicht möglich. www.evag.de

5. August, Augsburg: Oldtimerfahrten ab Königsplatz um 14:05, 15:05 und 16:05 Uhr mit KSW 506 oder GT8 806/808. Info: www.f-d-a-s.de

6., 13., 20.+27. August, Stuttgart: Straßenbahnwelt geöffnet von 10 bis 17 Uhr. Rundfahrten mit historischen Straßenbahnen auf der Depotschleife, Oldtimer-Buslinie 23E Straßenbahnwelt Fernsehturm und zurück. Weitere Informationen: www.shb-ev.info.

13. August, Wehmingen: 22. Oldtimertag im Straßenbahn-Museum: Veteranen auf Gummireifen in großer Markenvielfalt zu Besuch bei den Oldies der Schiene. Erleben Sie Pkws und Motorräder den ganzen Tag über in munterem Wechsel. Fahrer und Beifahrer von teilnehmenden Fahrzeugen haben freien Eintritt! Info: www.tram-museum.de

13.+27. Juli, Kohlfurth: Fahrbetrieb mit Museumstram zwischen Kohlfurther Brücke und Greuel im 30-Minuten-Takt. Info: www.bmb-wuppertal.de

20. August, Zürich: 10 Jahre Tram-Museum Zürich – 50 Jahre Verein Tram-Museum Zürich: Am 20. August finden sich auf dem Vorplatz des Tram-Museums Zürich in der Burgwies die historischen blau-weißen „Züri-Busse" aus Nah und Fern zu einem Treffen ein. Paradefahrt, Fotoaufstellung und Rundfahrten werden nicht nur die Autobusfreunde begeistern. Alle Details zu den Jubiläums-Veranstaltungen auf unserer Homepage www.tram-museum.ch

chen; es gibt eine Online Petition sowie eine eigene Facebookseite dazu. Unterstützer sind herzlich willkommen. Die Historic Tram Tour dagegen ist ein über ein Jahr alter Hut, verkehrte die Touristentram bereits letzten Frühling so wie beschrieben.

Auch gibt es aus Lissabon noch zu berichten, dass letzten Frühling der Linienast der Linie 18E nach Ajuda eingestellt war und die Linie statt dessen zwischen Cais do Sodré und Belém als Verstärkung zur Linie 15E verkehrte.

Mittlerweile wurden auf der Homepage von Carris jedoch wieder Fahrpläne der Linie 18E nach Ajuda online gestellt – ich konnte leider letztes Jahr nicht herausfinden, warum die Linie 18E (temporär?) von Ajuda nach Belém umgeleitet wurde.

Lukas Widera

Zu „Gefahrenzone Haltestelle" (SM 6/2017)

Österreich kein Vorbild

■ Ich bin dafür, dass in Österreich und Deutschland das Vorbeifahren an Straßenbahnzügen in der Haltestelle verboten wird! In Österreich sieht die Gesetzeslage ähnlich der in Deutschland aus. Laut www.ots.at: „Achtung, Haltestelle! Platz und Schutz für Straßenbahnpassagiere: An einem in einer Haltestelle stehenden Schienenfahrzeug darf auf der Seite, die für das Ein- oder Aussteigen bestimmt ist, nur in Schrittgeschwindigkeit und in einem der Verkehrssicherheit entsprechenden seitlichen Abstand vorbeigefahren werden. Ein- oder aussteigende Personen dürfen hierbei weder gefährdet noch behindert werden – wenn es ihre Sicherheit erfordert, ist anzuhalten. Passagiere dürfen die Fahrbahn bereits dann betreten, wenn die Straßenbahn in den Haltestellenbereich (15 Meter vor bzw. nach der Haltestellentafel) einfährt."

Wien ist der Beweis dafür, dass ein niederflurgerechter Ausbau einer Straßenbahnhaltestelle nicht unbedingt die Gefahr schneller durchfahrender Autos entschärft. Es gibt viele Haltestellen in Wien, wo nur eine Fahrbahnanhebung ausgeführt wurde, da die Errichtung einer Haltestelleninsel ortsbedingt nicht möglich war. Die Sicherheit erhöht sich erst in Kombination mit einer zuggesteuerten Lichtzeichenanlagen! Der Haltestellenbereich ist schon kurz vor Einfahrt des Zuges durch Rotlicht gesperrt, ein problemloser Fahrgastwechsel ist dadurch möglich.

Wolfgang Dolejsi, Wien

In diesen Fachgeschäften erhalten Sie das STRASSENBAHN MAGAZIN

Postleitzahlgebiet 0
Thalia-Buchhandlung, 02625 Bautzen, Kornmarkt 7 · Fachbuchhandlung Hermann Sack, 04107 Leipzig, Harkortstr. 7

Postleitzahlgebiet 1
Schweitzer Sortiment, 10117 Berlin, Französische Str. 13/14 · LokoMotive Fachbuchhandlung, 10777 Berlin, Regensburger Str. 25 · Modellbahnen & Spielwaren Michael Turberg, 10789 Berlin, Lietzenburger Str. 51 · Modellbahn-Pietsch, 12105 Berlin, Prühßstr. 34

Postleitzahlgebiet 2
Roland Modellbahnstudio, 28217 Bremen, Wartburgstr. 59

Postleitzahlgebiet 3
Buchhandlung Decius, 30159 Hannover, Marktstr. 52 · Train & Play, 30159 Hannover, Breite Str. 7 · Pfankuch Buch, 38023 Braunschweig, Postfach 3360 · Pfankuch Buch, Kleine Burg 10, 38100 Braunschweig

Postleitzahlgebiet 4
Menzels Lokschuppen, 40217 Düsseldorf, Friedrichstr. 6 · Goethe-Buchhandlung, 40549 Düsseldorf, Willstätterstr. 15 · Modellbahnladen Hilden, Hofstr. 12, 40723 Hilden · Fachbuchhandlung Jürgen Donat, 47058 Duisburg, Ottilienplatz 6

Postleitzahlgebiet 5
Technische Spielwaren Karin Lindenberg, 50676 Köln, Blaubach 6-8 · Modellbahn-Center Hünerbein, 52062 Aachen, Augustinergasse 14 · Mayersche Buchhandlung, 52064 Aachen, Matthiashofstr. 28-30

Postleitzahlgebiet 6
Kerst & Schweitzer, 60486 Frankfurt, Solmsstr. 75

Postleitzahlgebiet 7
Stuttgarter Eisenbahn-u.Verkehrsparadies, 70176 Stuttgart, Leuschnerstr. 35 · Buchhandlung Wilhelm Messerschmidt, 70193 Stuttgart, Schwabstr. 96 · Buchhandlung Albert Müller, 70597 Stuttgart, Epplestr. 19C · Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, 71334 Waiblingen, Biegelwiesenstr. 31 · Osiandersche Buchhandlung, 72072 Tübingen, Unter dem Holz 25 · Buchverkauf Alfred Junginger, 73312 Geislingen, Karlstr. 14 · Service rund ums Buch Uwe Mumm, 75180 Pforzheim, Hirsauer Str. 122 · Modellbahnen Mössner, 79261 Gutach, Landstraße 16 A

Postleitzahlgebiet 8
Fachbuchzentrum & Antiquariat Stiletto, 80634 München, Schulstr. 19 · Augsburger Lokschuppen, 86199 Augsburg, Gögginger Str. 110 · Verlag Benedikt Bickel, 86529 Schrobenhausen, Ingolstädter Str. 54

Postleitzahlgebiet 9
Buchhandlung Jakob, 90402 Nürnberg, Hefnersplatz 8 · Modellspielwaren Helmut Sigmund, 90478 Nürnberg, Schweiggerstr. 5 · Buchhandlung Rupprecht, 92648 Vohenstrauß, Zum Beckenkeller 2 · Friedrich Pustet, 94032 Passau, Nibelungenplatz 1 · Schöningh Buchhandlung, 97070 Würzburg, Franziskanerplatz 4

Österreich
Buchhandlung Herder, 1010 Wien, Wollzeile 33 · Modellbau Pospischil, 1020 Wien, Novaragasse 47 · Technische Fachbuchhandlung, 1040 Wien, Wiedner Hauptstr. 13 · Leporello – die Buchhandlung, 1090 Wien, Liechtensteinstr. 17 · Buchhandlung Morawa, 1140 Wien, Hackinger Str. 52 · Buchhandlung J. Heyn, 9020 Klagenfurt, Kramergasse 2-4

Belgien
Musée du Transport Urbain Bruxellois, 1090 Brüssel, Boulevard de Smet de Naeyer 423/1

Tschechien
Rezek Pragomodel, 110 00 Praha 1 Klimentska 32

Dänemark
Peter Andersens Forlag, 2640 Hedehusene, Brandvaenget 60

Spanien
Librimport, 8027 Barcelona, Ciudad de Elche 5

Großbritannien
ABOUT, GU46 6LJ, Yateley, 4 Borderside

Niederlande
van Stockum Boekverkopers, 2512 GV, Den Haag, Westeinde 57 · Norsk Modelljernbane AS, 6815 ES, Arnheim, Kluizeweg 474

STRASSENBAHN MAGAZIN
▸ Betriebe ▸ Fahrzeuge ▸ Geschichte

So erreichen Sie uns

ABONNEMENT/NACHBESTELLUNG VON ÄLTEREN AUSGABEN
STRASSENBAHN MAGAZIN ABO-SERVICE
Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching
Tel.: 0180/5321617* *oder*
Tel.: 08105/388329 (normaler Tarif)
Fax: 0180/5321620*
E-Mail: abo@strassenbahn-magazin.de
www.strassenbahn-magazin.de/abo
*14 ct/Min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/Min.

Preise: Einzelheft EUR 8,90 (D), EUR 9,80 (A), sFr. 15,90 (CH), EUR 10,20 (NL), EUR 10,20 (LUX) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten)
Jahresabopreis (12 Hefte) Euro 96,00 (inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten). Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer

REDAKTION
(Leserbriefe, Fragen,Kontaktaufnahme)
STRASSENBAHN MAGAZIN
Postfach 400209, 80702 München
Tel.: 089/130699-720
Fax: 089/130699-700
E-Mail: redaktion@strassenbahn-magazin.de
www.strassenbahn-magazin.de

Bitte geben Sie bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postanschrift an.

ANZEIGEN
E-Mail: selma.tegethoff@verlagshaus.de

Impressum

Nummer 334 • 8/2017 • August • 48. Jahrgang

Strassenbahn Magazin, Tel.: 089/130699-720
Infanteriestraße 11a, 80797 München

Chefredakteur: Michael Hofbauer
Verantw. Redakteur: Martin Weltner

Redaktion: Michael Sperl, Florian Dürr
Redaktion Straßenbahn im Modell: Jens-Olaf Griese-Bandelow
Redaktionsassistentin: Brigitte Stuiber

Ständige Mitarbeiter: Berthold Dietrich-Vandoninck, Ronald Glembotzky, Wolfgang Kaiser, Michael Kochems, Bernhard Kußmagk, Christian Lücker, Guido Mandorf, André Marks, Axel Reuther, Robert Schrempf

Layout: Karin Vierheller

Junior Producerin: Amira Füssel

Verlag: GeraMond Verlag GmbH
Infanteriestr. 11a, 80797 München
www.geramond.de

Geschäftsführung: Clemens Hahn

Gesamtanzeigenleitung: Thomas Perskowitz, E-Mail: thomas.perskowitz@verlagshaus.de

Anzeigenleitung: Selma Tegethoff, selma.tegethoff@verlagshaus.de
Tel. +49 (0) 89 13 06 99-528

Anzeigendisposition: Rudolf Schuster, rudolf.schuster@verlagshaus.de
Tel. +49 (0) 89 13 06 99-140

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr.27 vom 1.1.2017
www.verlagshaus-media.de

Vertrieb/Auslieferung: Bahnhofsbuchhandel/Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb Unterschleißheim

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

Druck: LSC Communications Europe Sp. z-o-o, Krakau

Druckvorstufe: Cromika, Verona

ISSN 0340-7071

GeraNova Bruckmann Verlagshaus



JÜRGEN HÖRSTEL

Hannover: Messeverkehr bei der ÜSTRA

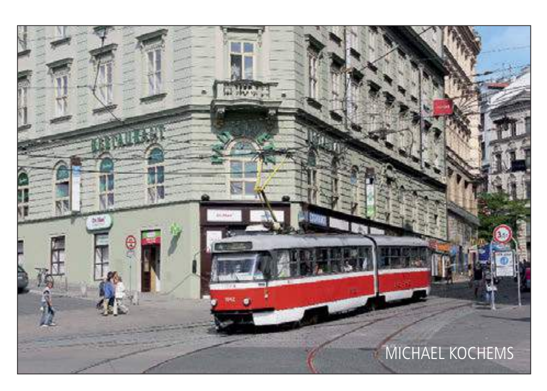
Cebit, Industriemesse, Exportmesse, Ausstellungen – und die ÜSTRA bewältigt den Verkehr mit beeindruckend langen Zügen im Minutenabstand, befördert schnell und komfortabel Tausende von Besuchern. Unser Rückblick auf den Messeverkehr beginnt vor 60 Jahren, als mit altem Rollmaterial der Verkehr noch vollständig oberirdisch abgewickelt wurde

Weitere Themen der kommenden Ausgabe

Magdeburg: Zielnetz 2020

Kaum hatten sich die Elbestädter mit dem seit 1. April dieses Jahres bis Ende 2018 geltenden neuen Liniennetz vertraut gemacht, legten die Magdeburger Verkehrsbetriebe unter dem Titel „Liniennetz 2020 +“ erste Vorstellungen für das Straßenbahn-Zielnetz der sachsen-anhaltischen Landeshauptstadt nach kompletter Fertigstellung der zweiten Nord-Süd-Verbindung vor.


DITMAR PAUKE

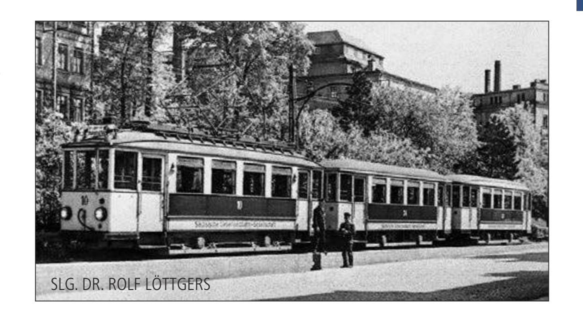

MICHAEL KOCHEMS

Brünn: Ein bisschen wie Wien

Elf Linien erschließen heute tagsüber die Stadt, die mit ihrem kulturellen Charme und imposanten Bauwerken speziell im Stadtzentrum durchaus einen Hauch Wiener Atmosphäre verströmt. Das k.u.k.-Flair ist in der zweitgrößten Stadt Tschechiens, in der seit dem Jahr 1900 elektrische Straßenbahnen fahren, vielerorts zu spüren.

Hohenstein-Ernstthal – Oelsnitz

Im Jahre 1913 wurde der Betrieb auf der gut zehn Kilometer langen Überland-Straßenbahnlinie von der Sächsischen Überlandbahn-Gesellschaft SÜG aufgenommen. Die SÜG war eine Tochtergesellschaft der Deutschen Eisenbahn AG (DEAG), die in Deutschland einige Klein- und auch Straßenbahnen betrieb. Die Bahn im Lugau-Oelsnitzer Steinkohlenrevier entwickelte sich gut, zumal dem reisenden Publikum ein 30-Minuten-Takt angeboten wurde.


SLG. DR. ROLF LÖTTGERS



Liebe Leser,

Sie haben Freunde, die sich ebenso für die Straßenbahn mit all ihren Facetten begeistern wie Sie? Dann empfehlen Sie uns doch weiter! Ich freue mich über jeden neuen Leser

Ende gut …?

Freiburger Millionär

Fast auf den Tag genau 17 Jahre nach seiner Inbetriebnahme am 20. April 2000 hat der Combino-basic-Stadtbahnwagen mit der Wagennummer 274 als erstes Fahrzeug dieser Serie eine Laufleistung von einer Million Kilometern erreicht. Und auch die anderen sieben Fahrzeuge dieser Baureihe werden die Millionenmarke voraussichtlich noch in diesem Jahr knacken. „Damit zählen die Combinos heute zu den zuverlässigsten Gefährten im Wagenpark der VAG, die im Schnitt pro Monat jeweils rund 6.500 Kilometer zurücklegen“, stellt Johannes Waibel, Unternehmensbereichsleiter Fahrzeugtechnik, fest. Zufrieden ist man in Freiburg auch mit dem älteren GT8Z: Hier wird Wagen 246 demnächst die 1,5-Millionen-Grenze schaffen. Und auch die neuen Urbos „fressen“ kräftig Kilometer: Jeder Wagen der ersten Serie aus dem Jahre 2015 hat bereits mehr als 100.000 Kilometer auf dem Tacho. Wünschen wir allen Freiburger Trams weiterhin gute Fahrt! MW



Mit der Bahn in den Urlaub

»Urlaubszüge bei DB und DR« lautet der Untertitel der aktuellen Ausgabe *Bahn Extra.* Ob in die Sommerfrische, zum Skiurlaub oder zum mehrtägigen Städtebesuch, mit Bundesbahn und Reichsbahn war alles möglich. *Bahn Extra* stellt Ihnen den Urlaubsreiseverkehr der beiden Bahngesellschaften vor: die Zugangebote, die Betriebsabläufe, die Ferienziele. Ein Heft voller Daten, Fakten, Nostalgie. Fahren Sie mit in den Nachtzügen von »Komet« bis »Meridian«, erkunden Sie die Autoreisezug-Verbindungen in Ost und West und staunen Sie über Sonderpreise, Sonderzüge und Kuriositäten bei der Fahrt mit der Bahn in den Urlaub. So verfolgen Sie die interessantesten Zugläufe in den Jahren von 1950 bis 1993.

Von solchem Zauber berichtet die aktuelle Ausgabe Bahn Extra. Kommen Sie mit auf eine Zeitreise – im wahrsten Sinne des Wortes!



Katerexpress
Party
190
Katerexpress
feiern genießen
1892
1991
Pizzeria